Nr. 11-12.
Listopad—Grudzień 1929 r.
Cena numeru 1.20 zł
Rok II.



M. Bartodziejski

Nr. 11/12. Katowice, listopad—grudzień 1929 r. Rok II.

PILOT

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY ZAGADNIENIOM LOTNICTWA CYWILNO-SPORTOWEGO W POLSCE

Wychodzi rok drugi w Katowicach. Redakcja i Administracja: Katowice, lotnisko, skrytka pocztowa 391. Konto Administracji w P. K. O. Katowice Nr. 305210. Redaktor naczelny przyjmuje codziennie oprócz niedziel i świąt od godziny 17—19

TREŚĆ NR.



Kraków. — Kopiec Kościuszki.

DO NASZYCH CZYTELNIKÓW.

Śląski Klub Lotniczy w zrozumieniu zamierzeń czynników zainteresowanych sprawami lotnictwa sportowego, jak Ligi Obrony Powietrznej Państwa a w szczególności Komisji Lotnictwa Sportowego, zalecającemi i zdążającemi do skoordynowania wszystkich prac i wysiłków, nie wyłączając prasy lotniczej, uchwalił poprzeć projekt Komisji Lotnictwa Sportowego unifikacji niezależnej prasy lotniczej.

W tym stanie rzeczy nasuwała się w pierwszym rzędzie konieczność uregulowania stosunków wydawniczych w Warszawie, siedzibie Zarządu Głównego L. O. P. P. i Komisji Lotnictwa Sportowego. Stojąc na gruncie uchwały Nadzwyczajnego Walnego Zebrania b. „Klubu Pilotów" z dnia 19 listopada, obecnie „Śląski Klub Lotniczy" wydający własne czasopismo p. t. „Pilot", w porozumieniu z Zarządem Gł. L. O. P. P. i Redakcją „Młodego Lotnika", postanowił zrezygnować z wydawania własnego organu. W rezultatcie tego porozumienia kolejny numer „Pilota" już nie wyjdzie, wszyscy natomiast abonenci tego czasopisma otrzymają w zamian organ naczelny lotnictwa sportowego, powstałego z połączonych dwu czasopism „Młodego Lotnika" i „Pilota" p. t. „Lotnictwo".

Obok tego zawiadamiamy niniejszem P. T. Firmy, które zamówiły ogłoszenia w mającym się ukazać numerze kolejnym „Pilota', iż na mocy porozumienia pomiędzy komitetem wydawniczym „Młodego Lotnika" ogłoszenia te zostaną umieszczone w styczniowym numerze „Lotnictwo".

Komitety Wydawnicze:
„Młodego Lotnika" i „Pilota".

OBECNY STAN LOTNICTWA POLSKIEGO.

Rozwój lotnictwa w ostatnim dwuletnim okresie osiągnął w Polsce należyte tempo niemal we wszystkich jego dziedzinach. Chciałbym w kilku słowach naszkicować jego stan obecny, przytaczając dla porównania trochę koniecznych cyfr z tych dwóch lat w zestawieniu z r. 1927-ym.

Omówię najpierw rozwój klubów i stowarzyszeń lotn. oraz L. O. P. P., instytucji, która na całokształt spraw lotniczych w Polsce posiada niezaprzeczony wpływ i rozwój, której pozostaje w ścisłym związku ze zrozumieniem potrzeb naszego lotnictwa wśród najszerszych warstw obywateli.

Aeroklub R. P., należący do F. A. I. reprezentuje w Polsce centralną władzę sportu lotniczego. Właściwe jego powstanie datuje się od początku roku 1928. Już wówczas Aeroklub R. P. liczył 150 członków. Obecnie liczy ich 210.

W roku 1927 powstał pierwszy Aeroklub Akademicki w Warszawie, liczący 75 członków. W roku następnym podobne Aerokluby zawiązane zostały w Krakowie, Poznaniu i we Lwowie, licząc 620 członków z pośród młodzieży akademickiej. Przy pomocy M. S. Wojsk. Dep. Aeronautyki i Min. Komunikacji oraz L. O. P. P. Aerokluby rozpoczynają szkolenie dla swych członków na słabosilnikowych samolotach typu Hanriot 28 i Bartel B. M. IV. W roku bieżącym powstają Aerokluby Akademickie we wszystkich miastach Polski, posiadających wyższe uczelnie w liczbie 6-ciu, oraz Kluby lotnicze i stowarzyszenia podobne w liczbie 3-ch, o łącznej ilości 1500 członków. Szkolenie pilotów sportowych posuwa się naprzód w doskonałem tempie, tak, że do października br. ukończyło pilotaż w klubach przeszło 100 sportowców.

W podobny sposób rozwija się L. O. P. P., której celem jest uświadomienie i przygotowanie społeczeństwa do obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej. Instytucja ta, licząca w 1927 r. — 245,000, w 1928 — 300.000 a obecnie ponad 350,000 członków, ze składek publicznych wybudowała Instytut Aerodynamiczny w Warszawie, szkoły mechaników lot. w Bydgoszczy i we Lwowie, szkołę pilotów cywilnych w Radomiu (w budowie), zakupiła i urządziła szereg lotnisk i portów lotniczych, organizuje liczne kursy, wystawy, odczyty, subwencjonuje konstrukcje lotnicze, kształci mechaników i pilotów, wydaje szereg broszur, pism, dzieł naukowych o lotnictwie itp. Wydawnictwa prasy lotniczej w Polsce obejmują następujące pisma: „Przegląd lotniczy" — organ Lotnictwa Wojskowego (Warszawa — Lotnisko Wojskowe, ul. Puławska, Bud. 38/39.

„Lot Polski" — organ L. O. P. P. i Aeroklub R. P. (Warszawa, Długa 50).

„Młody Lotnik" — organ Związku Aeroklubów Akademickich (Warszawa, Krakowskie Przedm. 5).

„Lotnik" — organ Związku Lotników Polskich w Poznaniu (Poznań, Statry Rynek 95/96).

„Pilot" — organ Klubu Pilotów Śląskich (Katowice, ul. Mielęckiego 8).

„Autolot" — niezależny przegląd lotniczo-samochodowy (Warszawa, Szkolna 8 m. 3).

„Przegląd Techniczny" — organ Stow. Techników (Warszawa, ul. Czackiego 3/5).

Ogólnie sprawami lotnictwa cywilnego w Polsce kieruje Wydział Lotnictwa Cywilnego Min. Komunikacji. Z ważniejszych prac tego urzędu wymienić należy: przygotowanie i wydanie rozporządzenia P. Prezydenta R. P. o prawie lotniczem w Polsce, oraz szeregu rozporządzeń wykonawczych do tego prawa. Zawarcie nowych i przystąpienie do istniejących już międzynarodowej konwencji lotniczych. Wreszcie — zorganizowanie w roku bieżącym M. Nar. Konferencji prawa lotniczego w Warszawie z udziałem 45 państw.

Cywilne linje komunikacji lotniczej o łącznej długości 3850 km., od stycznia br. przeszły pod zarząd Państwowo-samorządowego tow. „Linje Lotnicze Lot" i stanowią jedną organizacyjną całość z kapitałem wyłącznie polskim. O doskonałości i sprawności tego przedsiębiorstwa chlubnie świadczyć

może fakt, iż w ciągu całej niezwykle surowej zimy regularność lotów dochodziła 100 proc., stanowiąc jedyny pewny środek komunikacji wobec zasp śnieżnych na kolejach i drogach oraz niebywałych mrozów. Przez cały czas istnienia komunikacji lotn. w Polsce na polskich linjach pasażerskich nie zdarzył się ani jeden śmiertelny wypadek, co zapewnia podróżnym 100 proc. bezpieczeństwa. Frekwencja na linjach „Lotu" wzrasta stale, a w czasie trwania tegorocznej Powszechnej Wystawy Krajowej i obecnie już po jej zamknięciu — mimo zwiększonej ilości taboru lotn. — trzeba na kilka dni naprzód zamawiać bilety, aby dostać miejsce na przelot.

kłady Skody na Okęciu (pod Warszawą) — produkcja silników Lorain Dietrich i Wright (400 silników rocznie), Fabryka G. Gerlacha w Warszawie — produkcja przyrządów pokładowych i precyzyjnych i t. d.

Wszystkie powyższe wytwórnie zatrudniają wyłącznie polskich inżynierów i robotników, oraz posługują się wyłącznie krajowemi materjałami. Jedynie licencje zagraniczne do niedawna stanowiły element obcy naszego przemysłu lotniczego. Obecnie i ten czynnik zostaje zastąpiony przez wytwory krajowe: cały szereg prototypów polskich został przyjęty do fabrykacji seryjnej. Wymienię tu jedynie kilka z nich, dla braku miejsca nie mogąc omówić wszystkich.



Kraków. — Rynek.

Dla połączeń z zagranicą, prócz linij lotniczych „Lotu" istnieje w Polsce filja francuskiego T-wa CIDNA (połączenie Warszawy z Pragą, Strassburgiem i Paryżem). Z Niemcami i Rumunją toczą się rokowania o zorganizowanie bezpośrednich linij komunikacyjnych między stolicami tych państw a Warszawą.

Przemysł lotniczy w Polsce reprezentuje szereg fabryk płatowców i silników oraz ekcesorji lotn. i przyrządów pokładowych.

Wymienię tu: Państwowe Zakłady Lotnicze w Warszawie, produkujące za licencją francuską samoloty Vibault, Fabrykę Plage i Laśkiewicz w Lublinie — produkcja samolotów wojskowych Potez XV, XXVII i XXV, oraz komunikacyjnych Fokker VII (jedno- i 3-silnikowych), Fabrykę w Białej Podlaskiej (P. W. S.) — produkcja samolotów Potez, Fabrykę „Samolot" w Poznaniu — samoloty Hanriot 28 i XIX oraz Bartel (konstr. polskiej). Polskie Za-

Samolot komunikacyjny „Lublin R IX" Fabryki Plage i Laśkiewicz konstrukcji inż. Rudlickiego. (Silnik Gnome - Rhone — Jupiter 400 Mk.).

Samolot komunikacyjny „P. W. S. 20" Białej Podlaskiej, konstrukcji inż. Ciołkosza. (Silnik L. Dietrich 450 Mk.).

Samoloty szkolne i turystyczne: „Bartel B. M. II", „B. M. IV", „B. M. V" i „B. M. XII" wytwórni Samolot w Poznaniu, konstr. inż. Bartlta (silniki Daimler 200 Mk. i Walter 60 Mk. lub Rhone 80 Mk.).

Samolot myśliwski „Puławski" Państw. Zakł. Lotn., konstrukcji inż. Puławskiego (silnik Hispano-Suiza 650 Mk.) — ten ostatni wykazał zalety, przekraczające najlepsze wyniki, ostatnio skonstruowanych samolotów zagranicznych swego rodzaju.

Samolot łącznikowy „Lublin R X" fabr. Plage i Laśkiewicz, konstr. inż. Rudlickiego (silnik Wright

220 Mk.). Silnik inż. Brzeskiego 75 Mk. oraz silniki inż. Zaleskiego 18 i 80 Mk. itd.

O staranności wykonania i dobroci polskiej produkcji lotniczej świadczy wymownie niedawny fakt zakupu przez firmę Fokker w fabryce Plage i Laśkiewicz 3-silnikowego samolotu Fokker dla Belgijskich linij lotniczych.

Przemysł lotniczy polski całkowicie pokrywa zapotrzebowanie wewnętrzne i mógłby się rozwinąć b. silnie, jeśli zyskałby zewnętrzne rynki zbytu dla swych doskonałych wyrobów. Dotychczas (bez konkretnych jednak narazie rezultatów) zainteresowały się naszemi wyrobami w tej gałęzi: Rumunja i Jugosławja, oraz Łotwa.

Nie mogę pominąć milczeniem zaczątków polskiej wytwórczości awionetek, których liczne prototypy wykazały doskonałe zalety, jak np. „R. W. D." (konstrukcji Koła studentów Polit. Warszawskiej), która odbyła wielki raid do Barcelony, Paryża, Włoch i dokoła Europy środkowej w lecie br. Z pośród innych awionetek wysuwa się na czoło kilka typów samolotów turystycznych wytwórni Biała Podlaska, Plage i Laśkiewicz, oraz młodego konstruktora Działowskiego.

Ostatnio zorganizowany w dniu 6. 10. br. przez Aeroklub Akadem. w Krakowie raid awionetek pod nazwą „Lotu Południowo - Zach. Polski, wykazał w swych wynikach przewagę polskich awionetek nad Moth'ami wytwórni de Haviland w Anglji. Na skutek tego Warsztaty Studentów Politechniki Warszawskiej otrzymały od kilku polskich zwolenników sportu turystyczno-lotniczego zamówienie na 8 awionetek typu R. W. D.

Wojskowe lotnictwo polskie, podlegające Departamentowi Aeronautyki M. S. Wojsk. wykazało w roku bieżącym nie mniej wielkie postępy: manewry w Dęblinie, gdzie znajduje się Centrum Wyszk. Oficerów Lotnictwa, ściągnęły do Polski licznych przedstawicieli armij zaprzyjaźnionych. Między innemi przybył także Szef Wojskowego Lotnictwa Francji, Gen. Korpusu Bares. Wyszkolenie personelu wojskowego stoi u nas na b. wysokim poziomie. Dowodem tego był szereg podziw fachowców dla sprawności i dobrej organizacji manewrów, oraz dla pracy w poszczególnych jednostkach linjowych. Nasze lotniska, ich urządzenia techniczne, budynki, szkoły lotnicze i organizacja ich pracy dorównywują najlepiej pod względem lotnictwa postawionym krajom.

Powyższy krótki rzut oka na stan obecny polskiego lotnictwa z konieczności posiada wiele luk i pominięć. Trudno w tak niewielu słowach ująć całokształt ogromu dokonanej pracy.

Nie mniejszą trudność niewątpliwie stanowi tego rodzaju skrót perspektywy przyszłości. Co do niej da się powiedzieć jedno tylko: droga rozwoju została wytknięta. Istnieją tego rozwoju silne podstawy. Reszta zależy od tempa „wyścigu pracy", pod hasłem którego to wyścigu pracuje cała Polska.

Meissner por.-pil.

PIERWSZY KROK W KOMUNIKACJI MIĘDZYPLANETARNEJ.

Dzień 30-go września b. r. zapisał się niezatartemi zgłoskami w historji lotnictwa, i jego techniki. Tego dnia mianowicie Fritz von Oppel po raz pierwszy dokonał przed zebraną publicznością lotu rakietowego: okrążył część olbrzymiego lotniska frankfurckiego i przeleciał trzy kilometry z szybkością 150 klm. na godzinę. Od tej chwili zastosowanie napędu rakietowego w lotnictwie przestało być utopją.

Fritz Oppel nosił się już oddawna z myślą wyzyskania siły wybuchowej rakiet i zastosowania jej do środków lokomocji. W tym zamiarze zwrócił się do najznakomitszych pyrotechników niemieckich i przedstawił im swój plan, który polegał na ujarzmieniu siły wybuchowej rakiet i uczynienia jej posłuszną woli człowieka. Inżynier Sanders, który już od wielu lat pracował nad podobnem zagadnieniem i którego przyrządy rakietowe znane są w całym świecie — stawił się na wezwanie młodego wynalazcy, całą swą wiedzę i zapał oddając na jego usługi.

Pierwsze próby zastosowania rakiet do samochodów, wagonów i wozów — zawiodły zupełnie. Zawiodły one szczególnie tych, którzy słysząc coś niecoś o nowym wynalazku, zaczęli już snuć najfantastyczniejsze i niemożliwe do zrealizowania plany. Byli przecież ludzie, którzy sądzili, że zapomocą rakiet zostanie odrazu ustalona komunikacja pomiędzy ziemią a Marsem.

Fritz von Oppel i Sanders nie zrażali się tak szybko. Dla nich każde nowe niepowodzenie było tylko wskazówką, z której korzystali, aby pomysł swój ulepszyć i udoskonalić. Wszystko przemawiało za tem, że rakiety dadzą się zastosować w praktyce i to najbardziej zachęcało ich do wytrwania.

Jedna z takich bolesnych i nieudanych prób odbyła się w Bergvedel. Puszczono wówczas w ruch, a raczej wystrzelono wóz, który dzięki rakietom miał posuwać się z zawrotną szybkością 1000 km. na godzinę. Prawa natury nie dały się jednak pokonać tak łatwo i wóz, wyrzucony gwałtownie z szyn został zupełnie zdruzgotany. Na szczęście nikt nim nie kierował, więc obeszło się bez ofiar.

Od tej chwili von Oppel i Sanders zaczynają pracować ze zdwojoną gorliwością, ale dla uniknięcia szyderstw i kpin, które się na nich sypią — usuwają się zupełnie z widowni, nic nie mówią o swoich dalszych planach i zamiarach — słowem otaczają się zupełną tajemnicą.

Katastrofa w Burgvedel przekonała się, że środki lokomocji związane ściśle z ziemią, poruszane za pośrednictwem kół — osiągnęły już maximum szybkości i że system rakietowy najlepiej da się za-

stosować w powietrzu. Niema już mowy o wozie rakietowym, chodzi im o zbudowanie aparatu lotniczego mogącego unieść się w powietrzu i utrzymać w niem jedynie przy pomocy siły wybuchowej rakiet. Próba dokonana z małemi modelami specjalnie w tym celu zbudowanemi — udała się znakomicie. Zbliżała się chwila, kiedy Fritz v. Oppel, po dwuletnich prawie badaniach i wysiłkach poczuł się na siłach stanąć przed publicznością, która nie zapomniała jeszcze jego niepowodzeń w Burgveldzie i która sceptycznie odnosiła się do nowego wynalazku.

Z początku Oppel chciał odbyć decydującą próbę daleko od miasta na łące otoczonej lasami. Zbyt ciasna przestrzeń skłoniła go jednak do zmiany projektu i do zdecydowania się na jedno z licznych w Niemczech lotnisk. Wybór jego pada na Frankfurt, gdyż jest to jego rodzinne miasto.

O wschodzie słońca Oppel zjawia się otoczony swymi współpracownikami, aby zmontować osobiście tor startowy z szyn ułożonych na krótkich podkładach. Tor ten długości 18 metrów zakończony jest gumowem okablowaniem.

Na szynach spoczywa wagon startowy: niska rama żelazna zaopatrzona w wielkie ciężkie rakiety ważące 300 kg. każda z zapalnikiem zegarowego systemu. Aparat lotniczy umieszczony na tym wagonie ma być wystrzelony w przestrzeń z chwilą dojścia do końca szyn i to z szybkością 100 km. na godzinę. Kierowca siedzący w aparacie będzie musiał sam zapalić rakiety nadające dalszy impuls aparatowi.

O godzinie dziewiątej miał nastąpić pierwszy start. Inżynier Sanders kończy montowanie rakiet. Tłum fotografów delegowanych przez wydawnictwa pism perjodycznych i przez towarzystwa filmowe opanowuje podniecenie. Zresztą podniecenie to udziela się wszystkim obecnym, gdyż nie ulega wątpliwości, że być wystrzelonym w powietrze zapomocą materji wybuchowej, nie jest rzeczą powszednią.

Jedynie Fritz v. Oppel uśmiecha się spokojnie, a zdenerwowanie tłumu dziwi go trochę, a nawet gniewa. Ubrany w swój strój roboczy: granatową marynarkę i białe spodnie, na których zetknięcie się z rakietami pozostawiło liczne ślady, krąży on koło maszyny, spoglądając na nią z zupełną ufnością. Do aparatu ładują 16 rakiet wagi 25 kg. Czas ich spalania się wynosi 28 sekund. Są one umieszczone w krótkim kadłubie maszyny, tuż za siedzeniem kierowcy. Oddziela go od inch jedynie cienka ochronna ścianka z azbestu.

Pierwszy start, wspaniały jako widowisko, zakończył się bolesnem rozczarowaniem. Aparat pomknął po szynach żelaznych, pozostawiając po sobie ogień, dym, blask i huk, wystrzelił w powietrze po to, by w odległości 50 metrów opuścić się na ziemię. W tej samej chwili błysnęło w nim coś, pokrywając wszystko białą mgłą i piekielnym swędem. Wszyscy byli przekonani, że człowiek znajdujący się na tym grzmiącym kraterze już nie żyje. Po chwili jednakże wśród białych tumanów ukazała się uśmiechnięta twarz von Oppel'a; śmiał się



Katowice. — Sejm.

i przeklinał jednocześnie rakiety, które zapaliły się zbyt późno. Elektryczny zapalnik zawiódł tym razem.

Po przymocowaniu nowych rakiet i po sprawdzeniu wszystkich części aparatu nastąpił drugi start o godz. 1-ej. Niestety i tym razem rakiety zawiodły. Publiczność zniechęcona zaczęła się zwolna rozchodzić.

Po południu rozpoczęto pracę na nowo. Z powodu zrywającego się wiatru należało przenieść w inne miejsce kolejkę startową. Sprawdzanie rakiet, zapalników i całego urządzenia pochłonęło kilka godzin. O 4.30 wreszcie na zachodnim horyzoncie ukazał się wystrzelony aparat lotniczy, Wszystkie oczy były przykute do niego. Maszyna otoczono ognistym tumanem wznosi się wyżej, coraz wyżej. Na lotnisku rozlega się wielki krzyk entuzjazmu, po którym następuje trwożna cisza. Aparat zbliża się do wysokiego mostu kolejowego... Czy przeleci? Zatacza krótki łuk i sunie wzdłuż mostu, zbliża się do grupy domów... znika poza niemi. Piersiom brak tchu... Oto znów aparat ukazuje się w polu widzenia, słychać trzask zapalających się rakiet... Wreszcie odgłosy te cichną, maszyna obniża swój lot... siada. Wszyscy biegną tam z bijącem sercem. Z aparatu wygląda śmiejąca się twarz pilota. Pierwszy lot na aparacie rakietowym stał się rzeczywistością!

Fritz v. Oppel przebył przestrzeń trzykilometrową z szybkością 150 kilometrów na godzinę.

Otoczony przez reporterów i rozentuzjazmowany tłum w następujących słowach odmalował świeżo przeżyte wrażenia:

— „Chcecie panowie, abym w dziesięć minut po dokonanym locie opowiedział wam to, co czułem siadając do aparatu nie posiadającego motoru a mającego unieść się w powietrze jedynie zapomocą siły wybuchowej. Ja sam zaledwie uwierzyć mogę w to, co się stało, więc też nie jestem w stanie odmalować szczęścia, które jest moim udziałem. Zdaje mi się, że macie panowie zbyt wygórowane pojęcie o mojej odwadze. Nie jestem bardziej śmiały niż inni, ale codzienne obcowanie z moją maszyną, dokładna znajomość całego mechanizmu, wszystko to natchnęło mnie pewnśocią siebie i nie pozwoliło ani na chwilę wątpić w pomyślny rezultat dzisiejszej próby.“

Dalej Oppel mówi, że siadając do aparatu nie przypuszczał jednak, że dozna tak silnego wstrząśnienia w chwili wyrzucenia maszyny w powietrze. Hałas zapalających się rakiet ogłuszył go. Czuł, że aparat drży jakby miał się rozlecieć na kawałki. Pilot oddychał z trudem. Trwało to zapewne sekundę, ale wydało mu się wiekiem... Nareszcie uczuł niewypowiedzianą ulgę. Wyzwolony aparat uniósł się w powietrze z nieopisaną szybkością, hałas dochodził do uszu pilota jakby oddalony o setki mil; w dole niknęła ziemia: Leciał! Leciał bez żadnego trudu, bez wysiłku! Nie potrzebował wcale paruszać sterem... Leciał jak w bajce! Nagle uczuł, że aparat zwalnia, robi się cięższy, siła wybuchu przestaje działać. Musiał powracać na ziemię. Zapomocą zapasowej rakiety przeskoczył grupę drzew stojących na drodze, przykro odczuł nierówności gruntu... usiadł wreszcie.

— „Jak ciężko wracać z tych jasnych przestworzy do ziemi“, wzdycha. „Siedząc tak w znieruchomiałym aparacie najchętniej rozpłakałbym się jak dziecko. Sam nie wiem czy z żalu za przestworzem, czy z radości dokonanego lotu, czy ze smutku, że wielka ta chwila jest już poza mną...

Pytacie mnie panowie, jaki był cel moich badań i poszukiwań, a także czy wierzę w przyszłość aparatów rakietowych. Wierzę bezwzględnie i bez zastrzeżeń, tembardziej, że rakiety systemu Sandersa oddają już obecnie nieobliczalne usługi ludzkości. Zapomocą tych rakiet ratować można statki i łodzie ginące wśród burzy morskiej, rzucając lm liny ratownicze. Takie same liny używane są w czasie pożarów, gdy chodzi o ratowanie osób pozostałych w płonącym domu. Rzuca się wówczas linę ogniotrwałą a tak mocną, że utrzymać się na niej może kilkanaście osób.

Nam jednakże chodziło przedewszystkiem o zastosowanie rakiet do aparatów lotniczych, aby umożliwić im startowanie z każdego miejsca; z dachów domu, a nawet z platformy auta ciężarowego. Koncepcja takiej katapulty istniała oddawna, ale trzeba było na nią zużyć b. wiele materjału konstrukcyjnego, podczas gdy rakieta o bardzo małej wadze może najzupełniej zastąpić katapulty.“

W dalszym ciągu von Oppel zaznacza, że jeżeli chodzi o stosowanie rakiet w czasie wojny, to choć praca jego nie szła w tym kierunku, jednak nie da się zaprzeczyć, że wynalazek ten znajdzie najszersze zastosowanie w działaniach wojennych. Przedewszystkiem zapomocą rakiet można stworzyć zasłonę ochronną wysokości do 1000 metrów i dowolnej szerokości, mogącą ukryć przed wzrokiem wroga takie miasto jak Berlin, a nawet New-York. Można także bez żadnego trudu zmuszać samoloty nieprzyjacielskie do lądowania.

Von Oppel nie chce o tem mówić obszerniej, gdyż — jak zaznacza — nie dla wojny pracuje, ale dla pokoju. Śmiem twierdzić jednakże „kończy“, że wynalazek nasz zrobi zupełny przewrót w technice lotniczej, gdyż jest on na drodze do usunięcia najsłabszej strony latania, mianowicie zbytniej szybkości przy lądowaniu. Płynne rakiety, nad któremi pracujemy obecnie, będą mogły zmniejszyć szybkość lądowania do pożądanego minimum.

A teraz dodam, że przedewszystkiem zastrzegam się przed fantastycznem komentowaniem naszego wynalazku: nie chodzi nam o komunikację z Marsem; pragniemy przedewszystkiem jaknajlepiej i najszybciej przelecieć kilometr naszej ziemskiej strefy.“

Tyle Fritz von Oppel. Nie myśli on o komunikacji z Marsem — jak sam to zaznacza. Ale czyż Bleriot, przelatując La Manche, myślał o komunikacji transatlantyckiej? Może. Może i Oppel myśli jednak w skrytości o podróży na Marsa...

J. M.

PRAKTYCZNE ZNACZENIE ZAWODÓW O PUHAR SCHNEIDERA.

Rezultat walki o puhar Schneidera był trudny do przewidzenia dla ogółu, zarówno ze względu na siłę motorów dotychczas nie stosowanych do jednomiejscowych maszyn, jak i na skład ekip, zmienionych prawie w ostatniej chwili. Anglicy bowiem na krótko przed zawodami zdecydowali wystawić do do walki tylko trzy „Supermarine". Dwa z nich zaopatrzone zostały w dwunastocylindrowy motor Rolls-Royce'a o sile dosięgającej 1.500 HP. Zaznaczamy też odrazu, że Anglicy zawdzięczają swoje zwycięstwo jedynie nadmiarowi i mocy silnika, o wybitnej przewadze nie tylko nad włoskiemi Fiatami, lecz również nad motorem Napier, w który był zaopatrzony trzeci angielski samolot, biorący udział w zawodach. Ów trzeci „Supermarine" z silnikiem Napier jest tym, który w 1927 r. zwyciężył w Wenecji, osiągając szybkość 453 klm. na godzinę.

Aby zmniejszyć opór czołowy, usunięte zostały w angielskich „Supermarine" profilowane zastrzały, umieszczone między pływakami, pozostawiono tylko ściągacze taśmowe. Wszystkie trzy aparaty angielskie miały zapas materjałów pędnych, konieczny tylko do wykonania lotu.

Z trzech włoskich maszyn Macchi z silnikiem Fiat, dwie stanowiły ulepszenie typu M. 52, na którym major de Berhardi w zeszłym roku ustanowił rekord szybkości, osiągając 512 klm. na godzinę. Pomimo widocznej przewagi silników angielskich, własności aerodynamiczne płatowców włoskich były dużo wyższe od własności aerodynamicznych płatowców angielskich, tak że mimowoli nasuwało się pytanie: jaką szybkość osiągnęłyby Macchi, mając salniki o równie wielkiej mocy?

Loty eliminacyjne miały miejsce w piątek, 6-go września. Samoloty musiały przepłynąć pewną przestrzeń z szybkością minimum 22 klm./godz., poczem odbyć próbę szybkości na bazie 20 klm. i wywodować w określonem miejscu. Wszystkie samoloty biorące udział w zawodach, zadośćuczyniły tym warunkom.

Skład ekip był następujący:

Anglja:

Wagharn na Supermarine Rolls Royce S. 6
D'Arcy Greig na Supermarine Napier S. 5.
Atcherley na Supermarine Rols Royce S. 6.
W rezerwie: Stainforth 2 samoloty Gloster Napier 6.

Włochy:

Dal Molin na Macchi 51 bis.
Cardringher na Macchi 67.
Monti na Mocchi 67.



Będzin. — Ruiny zamku.

Współzawodnicy musieli przebyć przestrzeń 350 klm., osiągniętą przez siedmiokrotne okrążenie rombu o pięćdziesięciokilometrowym obwodzie, wyznaczonego w zatoce Spithead.

O drugiej po południu miał nastąpić start pierwszego współzawodnika. Wystrzał armatni poprzedza zaledwie o parę sekund huk motoru i od strony wyspy Whigh ukazuje się hydro Anglika Waghorna. Po pięknym przelocie w prostej linji aparat stopniowo się zniża do pierwszego wirażu w kierunku La Manche. Wkrótce znany już jest rezultat pierwszego okrężenia: 5 minut 40 sekund, czyli średnia szybkość wynosi 529 klm. 200 na godzinę.

Drugi odlatuje Włoch Dal Molin; widoczna jest odrazu mniejsza szybkość samolotu.

Włoch Cardringher po pierwszem okrążeniu musi wodować z powodu zatrucia gazami; Monti ledwie unika pożaru, mogącego mieć poważne skutki. Atcherley, znany rekordzista, odbywa lot najszybciej. Jest zdyskwalifikowany z powodu nieprzepisowo wykonanego wirażu. I oto rezultaty zawodów:

1. Waghorn.
2. Dal Molin.
3. D'Arey Greig.

W zawodach ustanowione zostały następujące rekordy:

50 klm. (por. Atcherley) 535.079 km. na godz.
100 klm. (por. Atcherley) 533.888 km. na godz.
350 klm. (Waghorn) 528.678 km. na godz.

Ostatnio światowy rekord szybkości był w posiadaniu de Bernardiego, który osiągnął 512 klm./godz.

Podajemy niżej tablicę szybkości, osiągniętych od chwili ustanowienia puharu Schneidera:

1913 Francja (Depardussin—Gnome 160 HP.) 72 klm.
1914 Anglja (Sopwith—Gnome 100 HP.) 139 klm.
1920 Włochy (Savoia 470 HP.) 172 klm.
1921 Włochy (Macchi—Isotta 200 HP.) 189 klm.
1922 Anglja (Supermarine Napier 450 HP.) 235 klm.
1923 U. S. A. (Curtiss—Curtiss) 374 klm.
1925 U. S. A. (Curtiss—Curtiss) 374 klm.
1926 Włochy (Macchi—Fiat 800 HP.) 396 klm.
1927 Anglja (Supermarine Napier 1000 HP.) 453 klm.
1929 Anglja (Supermarine Rolls Royce 1500 HP.) 528 klm.

Rekord osiągnięty na zawodach o puhar Schneidera wywołał duże wrażenie i zdawał się niezwyciężonym na dłuższy przeciąg czasu. Sami jednak Anglicy w parę tygodni pobili go, osiągając 572 klm. na godzinę. Jak wiadomo silniki Rolls Royce wbudowane niemal przed samymi zawodami nie mogły być należycie wypróbowane i dzięki temu nie dały całej możliwie do osiągnięcia szybkości. Uczestnicy zawodów sami to zauważyli i zdając sobie sprawę z tego, że motor już znany da lepsze rezultaty — postanowili na jednej z maszyn, biorących udział w zawodach, wbudować nowy silnik tego samego Rolls Royce'a, by ustanowić jeszcze wspanialszy rekord. Dowództwo angielskich wojsk lotniczych zgodziło się na ten eksperyment i oto dowódca eskadry, A. H. Orlebar osiąga jako szybkość maksymalną 593 klm. 399 mtr. na godz., a jako szybkość przeciętną całego lotu 572 klm 42 mtr.

Narazie oczywiście nie może być mowy o zastosowaniu tych zwycięstw w praktycznem życiu lotnictwa komunikacyjnego. Motor „R" drogi jest i zużywa się po paru godzinach lotu. — Dużo jeszcze czasu minie do chwili, gdy konstruktor przez umiejętne wykorzystanie materjałów, doświadczeń aerodynamicznych i t. d. stworzy samolot pasażerski lub wojskowy, który przy szybkości około 600 klm./godz. będzie miał te wszystkie zalety jakie mają dzisiejsze maszyny powszechnie używane. Nie o to jednak chodzi. Wyczyn sportowy Anglików ma olbrzymie znaczenie: pierwszy, a więc — najtrudniejszy krok naprzód został zrobiony. Reszta jest kwestją czasu.

Meissner por.-pil.

KILKA UWAG.

Dobiega do końca drugi rok samodzielnej pracy lotnictwa sportowego i widzimy, że z każdym dniem zainteresowanie wzrasta. Okazało się, że sama propaganda, wykłady i pokazanie samolotów nie wystarcza. Zrodziła się potrzeba czegoś, co bardziej zainteresuje wszystkich a szczególnie młodzież. Inicjatywa wyszła z kół zgrupowanych wokół L. O. P. P. a pismo „Młody Lotnik" dzięki zasługom jego założyciela i redaktora p. Osińskiego, odegrało pierwszorzędną rolę. Dziś mamy zgodnie złączone postulaty władz w Komisji lotnictwa sportowego oraz klubów w Zrzeszeniu Klubów przy Aeroklubie R. P. Pan minister Kühn otwierając pierwsze zebranie Komisji lotnictwa sportowego zaznaczył, że sport lotniczy, jak sport samochodowy podnieść może znaczenie lotnicze, on spopularyzuje i dotrze tam, gdzieby zagadnienia państwowe mogły dotrzeć za długie lata. Sport jest najlepszym propagatorem każdego zagadnienia i temu właśnie stanowisku p. ministra Kühna zawdzięczać należy dzisiejszy stan lotnictwa sportowego. Gdy piszę te słowa, chcę zwrócić uwagę na podobne postawienie zagadnień sportu lotniczego przez inne państwa. I tak minister komunikacji Rzeszy niemieckiej Dr. Stegerwald dnia 28 czerwca br. w Essen przemawiał na 23 zjeździe niemieckiego lotnictwa sportowego. Udział wysokiego dygnitarza a zarazem najwyższego zwierzchnika lotnictwa niemieckiego jest dowodem zainteresowania się władz państwowych sportem lotniczym. Sport lotniczy w Niemczech

dysponuje rocznie sumami wysokiemi, dochodzącymi do 12 miljonów mk. Wszystkie ministerstwa posiadają w swych budżetach ukryte lub jawne pozycje na sport, prace młodzieży, studja lotnicze itp.

Najcharakterystyczniejsze pod tym względem jest ujęcie zagadnień sportu lotniczego przez ministerstwo oświaty, gdzie wysokość inwestycyj na te cele dochodzą 4,500.000 — 5 miljonów mk. Tam znajduje swe rozwiązanie modelarstwo, szybownictwo i studja kół akademickich i średnich szkół na polu lotnictwa. Dowodem subwencji i pomocy stał się wysoki poziom sportu lotniczego w Niemczech. Ten sport lotniczy jest zarazem olbrzymim kontyngentem przysposobienia wojskowego a tem samem jest jedną olbrzymią kadrą lotniczą na wypadek wojny. Wszystko to co mówią o lotnictwie niemieckiem jest stale powtarzane przez nasze pisma lotnicze i znane przez rzesze interesujące się u nas zagadnieniami lotniczemi. Przykład niemiecki nie jest odrębnym tego rodzaju sposobem popierania lotnictwa sportowego. Przed kilkoma miesiącami na łamach kilku pism lotniczych dałem krótki rys organizacji lotnictwa sportowego i zagadnień prac młodzieży na polu lotnictwa i nie mam teraz potrzeby tego powtarzać.

Rok 1929 we wszystkich państwach stał się okresem baczniejszego zwrócenia uwagi na poparcie sportu lotniczego. Nie znaczy to, poparcie dać tylko odpowiednią ilość pieniędzy klubom. Angielskie ministerstwo lotnictwa postanowiło postawić na wybitnym poziomie wytwórnie lotnicze, pracujące dla sportu. National Flying Service otrzymało specjalne kredyty na zamówienia samolotów w wytwórniach, by móc rozpocząć t. zw. wypożyczanie samolotów. Prywatni właściciele otrzymali olbrzymie zniżki i pożyczki na zakup samolotów. We Włoszech dla propagowania lotnictwa sportowego urządzono konkurs awionetek fabrycznych (stanęło tylko 9) oraz oficerom lotnictwa oddano pewną ilość samolotów sportowych dla propagowania sportu. Przewiduje się tam udział państwa przez subwencję i długoterminową pożyczkę dla nabywców samolotów, udzielanie subwencyj jest udziałem połowy całego kosztu samolotu, druga zaś połowa może być udzieloną pożyczką dla nabywcy — i to pożyczką spłacaną przez 2 — 5 lat. Władze lotnicze tych dwóch państw należycie zdają sobie sprawę, że pożyczka udzielona prywatnym nabywcom daje możność rozwoju przemysłu a temsamem większą produkcję, a co za tem płynie, możność dawania stale lepszych rzeczy. Na rynku poszukuje się zawsze nowe, lepsze i tańsze produkty. Tylko przy większej produkcji można dać wyroby taniej, oto cel pożyczek nabywcom prywatnym. Wielka Brytanja i w roku bieżącym oddała znów szereg nowych lotnisk i lądowisk dla celów sportu, by skupić tych prywatnych właścicieli nietylko na kilku lotniskach. To samo ma się stać faktem dokonanym w Italji w przyszłym roku. Zobaczymy w 1930 r. w międzynarodowym konkursie awionetek te właśnie nowe udogodnienia dla lotnictwa sportowego, w ilości uczestników konkursu tych państw, — wspomniałem o tem dlatego, bo oto przed niedawnym czasem mój przyjaciel a zarazem zdobywca nagrody najlepszy pilot klubów w locie połud.-zach. Polski Dr Piotrowski zapytał mnie jak się będę zapatrywał na zakup przez niego awionetki zagranicznej. Oprócz tego dotychczas w mej pracy w lotnictwie sportowem spotkałem około 20 chcących zakupić zagranicą samoloty sportowe. Każdy z tych pań i panów wspomina zawsze, że wprawdzie mogliby dysponować gotówką, ale woleliby też widzieć możność spłat ratalnych. Mogę śmiało sobie przypisać jako zasługę, że szereg tych osób powstrzymałem od zakupna samolotów sportowych za granicą. Byli i tacy, którzy zwrócili się do naszych wytwórni, prywatnie informując się o ceny jagiegoś samolotu, zbliżonego do sportowego. I tu muszę podkreślić, przeraziłem się o wyniku tych wywiadów. Cena zakupionego samolotu sportowego w naszej wytwórni nie będzie niższą od Moth'a a daleko wyższą od widzianej u nas czeskiej Aero 34. Czy cena takiego samolotu sportowego musi wynosić 35.000 zł. i czy ona w naszych warunkach nie jest wygórowaną? Wiem o tem, że studenci Politechniki warszawskiej kalkulowali swe ceny też na pewnem doświadczeniu i dziś zdecydować się musimy na stanowisko w sprawie cen, że dla naszego wewnętrznego użytku samolot sportowy musimy produkować od 15—25.000 zł. Ta ostatnia cyfra w żadnym wypadku nie może być przekraczana, by tych pierwszych 20 prywatnych nabywców nie poszli zagranicę. W bieżącym roku zakupiliśmy dwa Moth'y w Angiji a kluby i prywatni właściciele nabyli sześć samolotów sportowych (J. D. 2 i Działowski D. K. D. IV) krajowych. Jak mogę obliczyć nabywców prywatnych i zdolność nabywczą klubów, mówić można dziś o 30 samolotach sportowych, które nabywcy chcieliby posiadać do wiosny 1930 r. W tej ilości samolotów nie potrzeba będzie długoterminowego kredytu. Gdyby tą ilość samolotów sportowych, budowanych w kraju przy długoterminowym kredycie, oprzeć można było o pożyczkę podobną włoskiej lub angielskiej, rozwi-



Pierwsi piloci wyszkoleni w Klubie Pilotów. Od lewej: pil. Wardoński, pil. Kasprowski, instruktor por. pil. J. Gaździk, mechanik sierż. Trzaska, pil. Prabucki.

nęłoby się jedną wytwórnię lotniczą samolotów sportowych. I tu pozwolę się zapytać, czy wyniki awionetek krajowych a przedewszystkiem R. W. D. 2 nie każą nam się zastanowić nad produkcją większej ilości tych samolotów? Widzieliśmy wyczyny tej awionetki w locie połud.-zach. Polski i obserwowali je przedstawiciele sportu niemieckiego i rumuńskiego. Wszyscy podkreślaliśmy jej walory — a obecnie wobec postawienia przez L. O. P. P. warsztatów dla Sekcji Lotniczej Politechniki Warszawskiej spokojnie kluby i nabywcy prywatni skierowują swe zamówienia tamże. Nie na tem koniec. Chciałbym jeszcze podkreślić konieczność pewnych kredytów przy zakupach samolotów przez kluby i nabywców prywatnych. Komisja lotnictwa sportowego nie będzie mogła sama temu zaradzić bez pomocy finansowej, opartej o pewne rozporządzenia. Na taki giest mogą sobie pozwolić państwa posiadające ministerstwa lotnictwa, my moglibyśmy ubiegać się jedynie o długoterminową i to może jednorazową pożyczkę ½ miljona złotych na ten cel n. p. z Banku Gospodarstwa Krajowego. Pożyczka ta zostałaby wykorzystaną n. p. przez dwie wytwórnie, któreby dały samoloty w cenach wyżej wymienionych, a przydział samolotów klubom i prywatnym właścicielom mógłby następować na podstawie gwarancji klubów swoim członkom po odpowiedniej opinji Komisji Lotnictwa Sportowego. Nie uważam tego projektu za nierealny z tego powodu, że skoro dziś zainteresowano się wynikami naszej R. W. D. prywatni nabywcy zagraniczni przyjdą i do nas po te samoloty. Trzeba tylko w tym względzie decyzji, szybkiego działania i reklamy po postawieniu dzieła. Ford gdy budował swe pierwsze samochody, nie zdawał sobie sprawy z tego, że będzie je sprzedawał w tych potwornych ilościach co dziś. Nasz najbliższy sąsiad, Czesi, zbudowali jedną jedyną awionetkę Aero 34 i z tą zrobili szereg zagranicznych pokazów a to: udział w konkursie międzynarodowym, lot do Holandji, Belgji, Danji, Finlandji, Łotwy, Estonji, Polski, wystawa w Helsingforsie. Nasze pierwsze kroki lotnictwa sportowego są pewniejsze i śmielsze po dwóch latach niż innych po dziesiątkach, bo przecież możemy śmiało powiedzieć, że Francja nie posiada nawet takiej organizacji jak my. Przez danie możności rozwoju wyczynom naszych konstruktorów, możemy stworzyć jeden z produktów na zbyt. Do dziś w Rumunji zakupiono 22 samolotów Klemma, a po ostatniej katastrofie księżnej Kantakuzin wycofano dalsze zamówienia dla prywatnych nabywców. Cena Klemma z Daimlerem 20 K. M. jest podobną do proponowanej przeze mnie powyżej. Tych kilka uwag nasunęło mi się po całym szeregu rozmów na temat samolotów sportowych z członkami naszych klubów lotniczych, którzyby pragnęli latać na krajowych i tanich samolotach. Dyskusja na ten temat mogłaby dać nam dużo materjału a szczególnie dla Komisji lotnictwa sportowego.

Dr. H.

LOT POŁUDNIOWO-ZACHODNIEJ POLSKI.

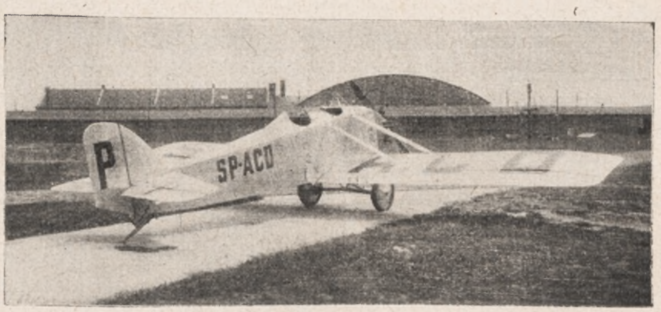
Aeroklub Akademicki w Krakowie zorganizował w dniu 6 października r. b. pierwszą na wielką skalę zakrojoną imprezę sportowo-lotniczą pod nazwą „lot południowo-zachodniej Polski". Regulamin tego lotu przewidywał, jako sprawdzian naszego sportu lotniczego przedewszystkiem dla pilotów oraz dla samolotów krajowych, następujące konkurencje:

a) przeloty trasy w trójkącie: Kraków—Katowice—Kraków,
b) próbę wysokości 1.500 m. w najkrótszym czasie,
c) próbę najsprawniejszego lądowania.

Dopuszczono regulaminem płatowce o mocy silnika do 300 KM., dzieląc je na trzy grupy: a) do 60 KM., b) do 120 KM., c) do 300 KM.

Punktacja regulaminem przewidziana nagradzała pierwszą kategorję samolotów 90 punktami, średnią 75 i ostatnią 60 punktami za samo wykonanie tras. Nadto nadrobiona każda minuta poniżej określonego czasu dla poszczególnej trasy stanowiła punkt, natomiast za każde pięć minut stracone traciło się jeden punkt. Druga część lotu obejmowała lot na wysokość 1500 m. i lądowanie w prostokącie 200×50, przyczem za wysokość zależnie od mocy silnika przyznawano normę punktową; najszybszy otrzymywał ponadto tyle punktów, ilu było zawodników, każdy zaś z następnych tyle punktów, ilu startujących ma za sobą. Wreszcie lądowanie w prostokącie winno odbyć się w tymże samym locie co wysokość, przyczem za dobre lądowanie otrzymywał każdy 20 punktów a w wypadku niefortunnego lądowania można było lądowanie powtórzyć, wtedy jednak otrzymywano już tylko 15 punktów. Dopiero suma punktów uzyskanych za przelot na trasie, wysokość oraz lądowanie stanowiła o miejscu w konkurencji.

Całość postanowień regulaminu ostro krytykowana jeszcze w przeddzień zawodów okazała się niesłuszną, gdyż słabe samoloty były należycie



Awjonetka Sekcji Lotniczej K. M. Studentów Politechniki Warszawskiej. — Typ ID2 Bis. konstrukcji J. Drzewieckiego. Silnik Anzani 45 KM.

handycapowane, przez co sprowadziło się rzec można sprawdzenie do wspólnego mianownika wszystkich wyników poszczególnych samolotów. W ten sposób odegrały tylko walory po części pilota i samolotu. Podkreślić należy, że piloci wyszkoleni w



Por. pil. Jasnorzewski na „Potezie".

klubach lotniczych zajęłe poczestne miejsce w konkurencji. Jak widzimy stwierdziliśmy wysoki stopień rozwoju naszych młodych klubów i dziś możemy być wzorem już dla innych. Lot poł.-zach. Polski ma być urządzany stale, będzie więc w przyszłości sprawdzianem naszego sportu lotniczego a zarazem stworzy tak potrzebną tradycję sportową naszemu lotnictwu.

Przegląd konkursu przedstawia się następująco: zgłosiło się 22 zawodników, z tego 14 wojskowych pilotów i 8 cywilnych na 10 samolotach własności wojska oraz 12 na samolotach klubów lub własności prywatnej; zgłoszeni p. Korbel, sierż. Rżewski, por. Milewski i Kurowski nie stawili się na starcie w dniu zawodów, tem samem rozpoczęło konkurencję 18 samolotów.

Start w Krakowie otwarto o godz. 7.05 i co 4 minuty startowały kolejno płatowce według wylosowanej kolejności (patrz zestawienie). Do Częstochowy przybyły wszystkie płatowce, lecąc w czasie od 32 minut (kpt. Długoszewski na Bristolu) do 51 minut (por. Więckowski na PW8 IV), o ile nie brać pod uwagę przeszło dwugodzinnego czasu dyr. Pawłowskiego na JD 2, który prawdopodobnie na trasie miał defekt. Norma czasu wynosiła 70 minut wobec wyżej wyszczególnionych czasów ulegnie w roku następnym znacznej redukcji.

Start w Częstochowie otwarto o godz 8.40, to też sierż. Miłoszowi, który mimo nieotwartego startu na własne żądanie startował o godzinie 7.42, nie uznano etapu Częstochowa—Katowice. Etap ten przebyło w czasie przewidywanym w regulaminie (45 minut) jedynie 6 zawodników, reszta z opóźnieniami; nie startował pilot Sido, który podczas lądowania w Częstochowie uległ kapotażowi z powodu podwiania płatowca. Na trasie lądowali kpt. Długoszewski, który lotu nie dokończył, oraz prof. Pruszkowski, który z pominięciem Katowic po godzinie zamknięcia startu, przez co nie zaliczono mu całego przelotu. Ten odcinek trasy najszybciej przebył kpt. Dudziński na PWS V w 34 minuty.

Trzeci etap z Katowic do Krakowa należało przebyć w normie czasu 45 minut, najszybciej przebył ją kpt. Dudziński w 26 minut oraz w takimże czasie sierż. Miłosz, jednak znów zdyskwalifikowany z powodu przedwczesnego startu.

Z pierwszej konkurencji, do której stanęło 18 startujących samolotów, ukończyło wszystkie trasy przebywając z powrotem do Krakowa 14. Prof. Pruszkowski jako 15 przybył do Krakowa po wykonaniu jednej trasy Kraków—Częstochowa.

Druga część zawodów rozpoczęła się o godz. 14-tej i do niej stanęło 15-tu zawodników a przegląd wyników rozpoczyna się 6 minutami (por. Beill na Bristolu) a kończy się 33 minutami (p. Szulczewski na Ptapcie DUS 3). Wysokość i lądowanie wykonywano w jednym locie, poprawiając jedynie w razie uznania przez Komisję samo lądowanie w drugim locie.

Lądowanie w prostokącie 200×50 przy dość trudnem podejściu prawidłowo wykonało 10 zawodników, zyskując po 20 punktów, 4-ch poprawiało lądowanie, zyskując po 15 punktów, jeden poprawiał lądowanie, nie zyskując jednak żadnego punktu.

Po zakończonych zawodach Komisja Sportowa w składzie:

przewodniczący kpt. pil. Dr. Halewski Tadeusz, del. Aeroklubu R. P., Komisji Lotn. Sport. i Dep. Aer.,
p. Adamowicz Ryszard, del. M. K. i Kom. L. Sp.,
por. obs. Maciejowski Jan z 2 p. lotn.,
por. pil. Domaszewski Józef,
por. pil. Jasnorzewski,
p. Ekielski Eustachy z Aer. Ak. w Krakiwie,
p. Zatłokal Jan z Aer. Ak. w Krakowie,
redaktor p. Pięta Stanisław z Klubu Pilotów w Katowicach

przystąpiła do zliczenia wyników zawodów oraz do rozdziału nagród. Pierwszą nagrodę p. Ministra



Por. pil. Beill na „Bristolu".

Komunikacji 1000 zł. otrzymał por. Zwirko Franciszek na samolocie RWD 2 z silnikiem Salmson 40



Prof. Pruszkowski na Moth'cie z A. A. Warszawa.

KM. przy ilości 194 punktów, równocześnie otrzymał nagrodę Aeroklubu R. P. srebrną papierośnicę oraz nagrodę Kom. Woj. L. O. P. P. w Krakowie srebrną kasetę za najlepsze wyniki na krajowej awionetce.

II-gą nagrodę p. Min. Kom. 500 zł. otrzymał p. hr. Skórzewski Bernard na Moth z silnikiem Gipsy 95 KM. ilością punktów.

III-cią nagrodę 300 zł. Aer. Ak. w Krakowie sierż. pil. Działowski Stanisław na D. K. D. IV z silnikiem Siemens 55 KM. ilością 177 punktów.

IV-tą nagrodę 200 zł. Aer. Ak. w Krakowie por. pil. Więckowski Edward na samolocie PWS IV z silnikiem 40 KM. ilością 175 punktów.

Nadto Komisja Sportowa uznała nagrody za wykonaną akrobację i loty specjalne zasługujące na wyróżnienie por. pil. Więckowskiego srebrny zegarek za piękne ewolucje na PWS IV por. pil. Malara i hr. Skórzewski za akrobację na Moth zaś p. Szulczewski za specjalnie piękną akrobację na Ptapcie duży zegar „Omega". t

Równocześnie wyróżniono uczestników nagrodami a to nagrodą p. Szefa Departamentu Aeronautyki dla najlepszego pilota wyszkolonego w Klubach przyznano p. Dr. Piotrowskiemu Kazimierzowi wiceprezesowi Aer. Ak. w Krakowie. Puhar wędrowny Związku Aer. Ak. za największą ilość punktów w zawodach przyznano Aer. Ak w Warszawie Piękną tę imprezę sportowo-lotniczą zakończył wspaniały bankiet urządzony przez Aeroklub Ak. w Krakowie, na którym wręczono nagrody zdobywcom oraz uczestnikom lotu pamiątkowe plakiety. Lot puł.-zach. Polski jako zakończenie sezonu prac klubów lotniczych w Polsce jest prawdziwym triumfem, który Aer. Ak. w Krakowie jako organizator stworzył przez doprowadzenie go do skutku. Cieszyć się należy nie tyle z samej imprezy ale równocześnie z wyników, gdyż same awionetki wykazały swoje prawdziwe walory w porównaniu z obcemi. RWD 2 zareprezentowana przez naszego rekordzistę por. pil. Zwirko jest tym samolotem sportowym, z którym możemy stawać do międzynarodowego konkursu awionetek. Krytyka lotu musi być łagodna ze względu na brak doświadczenia w urządzaniu



Por. pil. Żwirko i p. inż. Wigura na R. W. D. 2.
Por. Żwirko zdobywca 1-szej nagrody.

tego rodzaju imprez sportowych, a przegląd wyników i zestawienia ogólnego niech uzupełni resztę.

Dr. Halewski Tadeusz
kpt. pilot.

LOT NA KSIĘŻYC — CZYLI HISTORJA PEWNEJ BUTELKI.

Właściwie mówiąc, to wszystko zaczęło się od tego, że Adaś się pogniewał i pojechał do Łowicza. Pojechał — chociaż to była sobota i wiedział doskonale, że Gucia czeka samotne spędzenie przedługiego listopadowego wieczoru, gdyż nawet kuzynki Zosi nie było w Warszawie. Adaś był porucznikiem i pilotem — Gucio także. Ponadto Adaś miał kruczo-czarne włosy, śniadą cerę i wyraz zaciętego uporu w wysuniętej nieco naprzód dolnej szczęce. Gucio natychmiast był blondynem o jasnej cerze i również z wyrazem zaciętego uporu w składzie ust. Adaś i Gucio byli jednakże serdecznymi przyjaciółmi, mieszkali razem, razem się nieraz kochali i razem prowadzili niekończące się nigdy spory na tle lotnictwa, spory, niekiedy dość gwałtowne, gdyż obaj byli zapalczywi. Tak było i dzisiaj.

Zaczęli się spierać przy obiedzie w Kasynie o możliwości lotów międzyplanetarnych. Już podczas spożywania deseru porucznikowi Adasiowi lekko zaróżowiły się policzki (co było zawsze zwiastunem nadciągającej burzy) a porucznik Gucio zbladł (co było również oznaką burzliwego humoru). Lecz awantura wybuchnęła naprawdę dopiero na ulicy, w drodze do domu.

Wysoce zawiłe a niemożliwe do rozstrzygnięcia na razie zagadnienia, jak kwestja odległości

loksodromowej między ziemią a księżycem lub jakaby była przypuszczalnie róża wiatrów w stratosferze, doprowadziły do takiego wybuchu, że Adaś wpadł do pokoju, złapał podręczną walizkę i oświadczył, że woli wyjechać na 36 godzin do Łowicza, niż irytować się, dyskutując z takim upartym ignorantem jak Gucio. Gucio wybuchnął na to ostentacyjnym śmiechem i oświadczył, że serdecznie rad jest, iż będzie mógł odpocząć po jałowem usiłowaniu przekonywania ignoranckiego uporu Adasia.

Jednakże, gdy został się już na dobre sam i uprzytomnił sobie, że czeka go lepka nuda smutnego jesiennego wieczoru, spędzonego w samotności — zrobiło mu się porządnie przykro.

Miesiąc miał się ku końcowi — i skromna kieszeń porucznikowska nie mogła pozwolić na żaden wybryk pod postacią teatru lub restauracji. Co do kina — repertuar nie przedstawiał żadnego fascynującego wyobraźnię lotniczą obrazu. Same „dramaty — kobiet z towarzystwa" — na sam dźwięk tych słów dreszczyk wstrętu wstrząsał Guciem.

Nie było więc innej rady jak przebrać się w „pyjamah", nogi wsunąć w przytulne a ciepłe pantafle domowe i usiąść przed piecem na swym wygodnym fotelu.

„Co za psia pogoda i co za wstrętny ten nasz klimat" — mruczał Gucio, wyciągając nogi w stronę drzwiczek od pieca, by ogrzać zlodowaciałe stopy — „i kto może żądać od nas, nieszczęsnego narodu północy, gdzie procent dni słonecznych równa się jakiejś ⅓ części roku i to jeszcze z zastrzeżeniem — byśmy mieli fantazję i „pęd do gwiazd"?? O gwiazdach i zdobyciu ich mogą myśleć ci szczęśliwcy, którzy widzą je codzień lub prawie codzień a nie my, podobni do robaków wiecznie okrytych ciemnością."

Ponure refleksje Gucia przerwało pukanie a w ślad za niem — uchylenie drzwi, w których ukazała się okrągła twarz, otoczona siwemi włosami, uczesanemi w staromodne „nioby", poczem drzwi otwarte zostały ostatecznie i do pokoju wsunęła się wysoka, okazałej tuszy jegomościunia. Była to gospodyni Gucia i Adasia, nazwana przez nich „panią Tosiową" z powodu częstego używania ulubionego jej wyrażenia „to—sio".

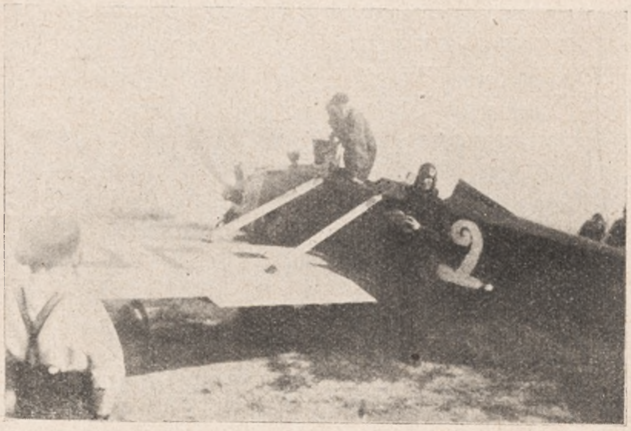
„Mój Boże — a czegóż to pan oficer taki smutny siedzi?" załamała ręce pani Tosiowa. „Jeżeli już pan oficer nie ma zamiaru wyjść na miasto i rozerwać się albo to—sio" dodała, spostrzegając domowy ubiór Gucia, „to ja Panu przygotuję czegoś gorącego do wypicia na tę pluchę"

Zobaczy pan oficer jakie t odobre na zmartwienie! Ani się Pan spostrzeże jak wieczór minął i zaśnie Pan a jutro może być znowu pogoda, słońce i to — sio".

Długoletnie doświadczenie w zawiłych kwestjach wpływu warunków atmosferycznych i alkoholu na psychikę ludzką przemawiało przez usta jegomościuni.

„Doskonała myśl! Mam akurat w szafie jeszcze jedną butelkę czerwonego wina. Niech złota pani Tosiowa zagrzeje z połowę i doda dużo, dużo cukru i korzeni", ożywił się Gucio, któremu spodobała się perspektywa wypicia czegoś gorącego i słodkiego.

W parę minut później pani Tosiowa wniosła do pokoju tacę z wazką dymiącego aromatycznie grzanego Bordeaux oraz filiżankę i postawiła wszystko wraz z pozostałem winem w butelce na krzesełku obok fotelu Gucia. Tenże zażądał drugiej filiżank, by poczęstować jegomościunię, gdyż wiedział, jak gorąco pragnie tego. Po wypiciu pierwszej porcji za zdrowie gospodyni wychylono drugą na cześć lotnictwa w ogólności — poczem jegomościunia wylała resztę grzanki Guciowi i powstawszy nieco ociężale z krzesła wyszła z pokoju, życząc mu dobrej nocy.



Pil. p. Grzeszczyk A. A. Lwów na J. D. 2. Bis.

Gucio został sam.

Poczuł że ogrania go dziwne jakieś rozmarzenie, nie mające nic wspólnego z uprzednią irytacją i przygnębieniem.

„Mądra kobieta ta pani Tosiowa!"

Poryw wichru, zmieszanego z deszczem wstrząsnął szybami. Gucio podszedł do okna i spojrzał w górę w nadziei, że ukaże się może jaki skrawek jasnego nieba z gwiazdką lub księżycem. — Niestety, ujrzał tylko beznadziejnie czarną, zapłakaną przestrzeń! — Powrócił więc szybko na swój fotel, zasiadł się w nim najwygodniej i wychylił duszkiem resztę zbawczego napoju.

Strasznie mu się zachciało nagle ujrzeć księżyc — taką ładną pełnię księżyca, kiedy to przechyla on ku nam swe pyzate, uśmiechnięte jowialnie oblicze.

Ileż razy, podczas lotów nocnych, posyłał Gucio przyjazne pozdrowienie temu odwiecznemu ziemskiemu satelicie i przysiągłby niemal, że księżyc mruga nań — jakby wzywając do odwiedzenia go!

Poświata księżycowa — ten dziwny, niepokojący blask — działała dziwnie na młodego lotnika! Miał on zawsze wrażenie, że światło unosi, wciąga wprost do góry nakształt prądów wznoszących, jego samolot...

Było coś tak oszałamiającego w tem uczuciu że trzeba było nieraz użyć całej siły woli, aby

Wyniki lotu południowo - zachodniej Polski. Wysokość 1500.

IMIĘ i NAZWISKO	Płatowiec i moc silnika		GRUPA	1. etap norma czasu 70: Startował z Krakowa	Lądował w Częstochowie	Minut	Zysk min.	Strata min.	Norma	Zysk punkt.	Strata punkt.	Razem	2. etap, norma czasu 45: Startował z Częstochowy	Lądował w Katowicach	Minut	Zysk minut	Strata min.	Norma	Zysk punktów	Strata punktów	Razem	3. etap norma czasu 45: Startował z Katowic	Lądował w Krakowie	Minut	Zysk minut.	Strata min.	Norma	Zysk punktów	Strata punktów	Razem	Razem etapy	Ilość minut	Kolejność	Norma	Zysk	Razem	Lądowanie	Razem	Otrzymał miejsce w g punktów
1. Sierż. Miłosz Władysław	Bregeut XIV	300	3	7.05	7.38	33	37	—	20	37	—	57	7.42	8.30	48	—	3	20	—	1	19	8.35	9.01	26	19	—	20	19	—	30	57	8	5	15	11	26	15	98	14
2. Grzeszczyk Szczepan	JD2—bis	45	1	7.09	7.51	42	28	—	30	28	—	58	9.06	10.02	56	—	11	30	–	3	27	10.51	11.29	38	7	—	30	7	—	37	122	12	10	25	6	31	15	168	9
3. Sierż. Działowski Stanisław	DKD IV	45	1	7.13	7.52	39	31	—	30	31	—	61	8.43	9.31	48	—	3	30	—	1	29	10.34	11.09	33	12	—	30	12	—	42	132	12	11	25	5	30	15	177	3
4. Por. Malara Marjan	Moth	80	2	7.17	7.53	34	36	—	25	36	—	61	8.57	9.36	39	6		25	6	--	21	10.38	11.11	33	12	—	25	12	—	37	127	12	12	20	4	24	20	171	6
5. Pawłowski Jan	JD2	45	1	7.21	9.31	130	—	20	30	—	4	26	10.12	11.04	52	—	7	30	—	2	28	11 28	12.07	39	6	—	30	6	—	36	90	nie startuje						90	16
6. Sido Józef	DKD IV	45	1	7.25	8.10	45	25	—	30	25	—	55	nie startuje																			nie startuje						55	18
7. Piotrowski Dr. Kazimierz	DKD IV	50	1	7.29	8.13	44	26	–	30	26	–	56	8.59	9.54	55	—	10	30	–	2	28	10.50	11.29	39	6	—	30	6	–	36	120	19	14	25	2	27	20	167	10
×, Por. Żwirko Franciszek	RWD 2	40	1	7.33	8.09	36	34	—	30	34	—	64	9.24	10.05	41	4	—	30	4	—	34	10.53	11.24	31	14	—	30	14	—	44	142	12	9	25	7	32	20	194	1
9. Por. Massalski Stefan	R. X	220	3	7.37	8.12	35	35	—	20	35	—	55	8.52	9.28	36	9	—	20	9	—	29	10.30	11.—	30	15	—	20	15	—	35	119	11	8	15	8	23	20	162	11
10. Szulczewski Władysław	DUS 3	60	1	7.41	8.22	41	29	—	30	29	—	59	10.—	10.46	46	—	1	30	—	1	29	11.32	12.12	40	5	—	30	5	—	35	123	33	15	25	1	26	20	169	7
11. Por. Beill Robert	Bristol	300	3	7.45	8.18	33	37	–	20	37	—	57	9.10	10.15	65	—	20	20	—	4	16	11.16	11,45	29	16	—	20	16		36	109	6	1	15	15	30	20	159	12
12. Skórzewski Bernard	Moth	100	2	7.49	8.25	36	34	—	25	34	—	59	9.01	9.39	38	7	–	25	7	—	32	10.45	11.15	30	15	—	25	15	–	40	131	10	7	20	9	29	20	180	2
13. Kpt. Długoszewski Jerzy	Bristol	300	3	7.53	8.25	32	38	—	20	38	—	58	9.32	wylądował na trasie.																		nie startuje						58	17
14. Por. Więckowski Edward	PWS IV	40	1	7.57	8.42	51	19	—	30	19	—	49	9.20	10.09	49		4	30	—	1	29	10.56	11.32	36	9	—	30	9	–	39	117	8	3	25	13	38	20	175	4
15. Kpt. Dudziński Piotr	PWS V	220	3	8.01	8.34	33	37	—	20	37	—	57	9.03	9.37	34	11	—	20	11	—	31	10.42	11.08	26	19	—	20	19	–	39	127	8	4	15	12	27	20	174	5
16. Pruszkowski Prof. Tadeusz	Moth	80	2	8.05	8.43	38	32	–	25	32	—	57	10.37	nie lduje aż w Krakowie									14.42									7	2	20	14	34	—	91	15
17. Por. Meissner Janusz	Morane	80	2	8.09	8,51	42	28	—	25	28	—	53	9.15	10.11	56	–	11	25	–	3	22	10.58	11.35	37	8	—	25	8	–	33	108	9	6	20	10	30	15	153	13
18. Kpt. Babiński Zbigniew	JD2	45	1	8.13	8.54	41	29	—	30	29	–	59	9.36	10.44	68	–	23	30	–	5	25	11.06	11.44	38	7	—	30	7	–	37	121	16	13	25	3	28	20	169	8

wracać na lotnisko — zamiast lecieć wyżej i wyżej... do ostatniej kropli benzyny!

Gucio postanowił, że wyprosi sobie u dowódcy eskadry pozwolenie na odbycie nocnego lotu treningowego w pierwszą noc księżycową. Musi stanowczo wypróbować raz jeszcze, czy w istocie promienie księżyca mają właściwości wznoczące?

Uczył miły bezwład. Ciężka głowa pochyliła się w tył... i opadła na grzbiet fotela.

— — — — — — — — — — — — — — — —

„Mały gaz... kontakt!"

Śmigło warknęło i silnik począł pracować — początkowo z nierównomierną wibracją — potem normalnie już — na pełnym gazie z całkowitą wściekłością swej czterystupięćdziesięciokonnej siły. Porucznik Gucio, zagłębiony prawie całkowicie w kadłubie „Spada", dał znak ręką: żołnierze obsługujący samolot, wyciągnęli z pod kół podpórki i płatowiec ruszył do startu, by wznieść się w chwilę potem obowiązkowym „amerykanem" w granat nieba, iskrzącego się gwiazdami a przedewszystkiem blaskiem pełni księżyca.

Porucznik Gucio czuł się doskonale. Powietrze było chłodne, lecz bez tego przejmującego chłodu, który działa dziwnie deprymująco na stan psychiczny. Wręcz przeciwnie! zdawało się że wbrew listopadowi ta cudna noc księżycowa kryje w sobie jakby daleki powiew wiosny.

Silnik działał bez zarzutu i porucznik Gucio miał wszelką gwarancję, że jego nocny lot treningowy uda się wspaniale. Skierował maszynę wprost na swój ulubiony księżyc i dał lekko drążek sterowy na siebie, gdyż chciał wznieść się wysoko Rozpromieniony, nucąc jakąś włoską piosneczkę, którą ta noc czarowna z konieczności nasuwała, rzucił okiem na wysokościomierz i — zamilkł ze zdumienia! Strzałka jego znajdowała się na cyfrze 0, następnej po 6 tysiącach maksymalnej wysokości, jaką licznik mógł wykazać. Porucznik spojrzał na zegarek, umieszczony obok. Wskazywał on akurat 5 minut po północy — czyli że pięć minut zaledwie upłynęło od wystartowania!!! Nie wierząc własnym oczom — lotnik przetarł lewą ręką powieki, by znowu przekonać się, że strzałka wysokościomierza stoi na zerze a zegarek posunął się o ½ minuty.

Wychylił głowę za burtę płatowca, by spojrzeć pod siebie — i dostrzegł tylko niezmierną próżnię. Świateł lotniska lub Warszawy nie było już ani śladu! Gucio począł pojmować, że dzieje się z nim coś nadzwyczajnego: silnik jego pracował cudownie — poprostu jak zegarek i co było najdziwniejsze, że praca jego stawała się coraz lżejszą, coraz subtelniejszą! Porucznik miał wrażenie, że to skład powietrza na tej wysokości czyni mieszankę coraz więcej wydajną i przekonał się niebawem o słuszności swej hipotezy, rzuciwszy okiem na zegar benzynowy, który wykazywał śmiesznie, potwornie małe zużycie benzyny! Płatowiec znajdował się ciągle nawprost księżyca i parł szalonym, choć bezszelestnym niemal pędem w górę. Porucznik poczuł dziwne jakieś oszołomienie: ręka jego trzy-

miała wprawdzie ciągle jeszcze drążek sterowy a stopy wyczuwały orczyki pod sobą — lecz Gucio wiedział, że jest to już tylko fikcja, że przestał w istocie władać swą poczciwą maszyną i że leci



Skok z samolotu ze spadochronem. — (Powyżej na naszem zdjęciu widoczny samolot).

gdzieś razem z nią w przestrzeń, ku fascynującemu światłu księżycowemu. Miał wrażenie, że znajduje się w orbicie jakiegoś przepotężnego reflektora, którego promienie **wciągają „Spada" wprost do góry!** „Ależ to są, oczywiście, wznoszące prądy promieni księżycowych", oślepiła go myśl nagła. „A więc rację miałem, myśląc tak często o tem! I jeżeli lecieć będę dłużej w takiem tempie i przy tem prawie żadnem zużyciu benzyny, to nietylko że za jakie 3 godziny przebędę 384 tysiące kilometrów, dzielące ziemię od księżyca, ale będę mógł jeszcze świetnie powrócić z niego na ziemię! Ależ tak — niezawodnie!

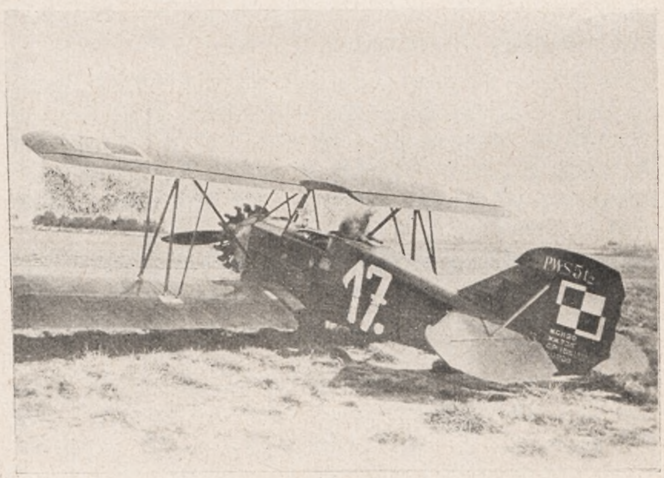
Na księżycu będę niedługo i wystartuję z powrotem, by zdążyć jeszcze do domu przed przyjazdem Adasia.

To dopiero zdziwi się pani Tosiowa, gdy jej opowiem o tem, co mnie spotkało! Co do Adasia — to nareszcie będę mógł przekonać go chyba o trafności moich teorji astronomicznych!!!"

Z powyższych refleksyj wyrwała porucznika coraz cichsza praca silnika, który czując jakby, że jest już zbyteczny, zredukował prawie do zera swą działalność. Tajemnicza siła wciągała w dalszym ciągu płatowiec do góry.

Upojony swem nieoczekiwanem zwycięstwem, olśniony, zafascynowany cudownem, tajemniczem światłem, które lało się wprost na niego z jaśniejącej coraz to bliżej tarczy księżycowej, Gucio przymknął oczy, zdając się na łaskę losowi — a raczej księżycowi...

Chłodny powiew, który go musnął po twarzy, ocucił lotnika z tego półsnu. Podniósł oczy do góry i ujrzał **nad sobą...** szybko zbliżającą się do niego półkulę z lądami i wodą, oświetloną potokami słońca. „Dolatuję już do Księżyca", uprzytomnił sobie Gucio — „trzeba się szykować do lądowania". Ponieważ miał wrażenie, że szybkość płatowca zmniejszyła się, pociągnął do siebie manetkę od gazu i stwierdził z radością, że działa ona doskonale. Silnik począł pracować pilnie po paru godzinach wypoczynku. Niebawem oczy lotnika odróżniły nad sobą jakąś dużą plażę nad morskim jakby brzegiem a na horyzoncie jej — coś w rodzaju drzew i domostw. „Niema rady — muszę lądować z półloopinga", pomyślał Gucio. Wykonał go też znakomicie i usiadł bezt zarzutu na lśniącej niczem złoto plaży księżycowej...



Samolot polskiej konstrukcji P. W. S. 5. wyprodukowany w Podlaskiej Wytwórni Samolotów.

Po wyłączeniu silnika i zamknięcia kraniku od benzyny Gucio wyskoczył z maszyny i począł wyłazić z kombinezonu, rozglądając się z ogromną ciekawością naokół.

Widok, jaki przedstawił się jego oczom, podobny był nieco do pejzażów na ziemi lecz było w nich jednakże coś dziwnego, co go jednocześnie znacznie od nich różniło. Przedewszystkiem — plaża składała się, coprawda, z piasku — lecz o ziarnach znacznie większych, równających się dużej fasoli. Gucio schylił się, by wziąć do ręki garść tych ziarn, czysto złotego koloru i zdziwił się ich wagą. Składnikiem ich był niezawodnie jakiś metal, podobny do złota. — Chyba Adaś uwierzy, żem był na księżycu, gdy mu pokażę taką złotą fasolkę — mruknął Gucio, wrzucając parę ziarnek piasku do kieszeni „french'a" — poczem poszedł szybkim krokiem w stronę widniejącego zdala czegoś w rodzaju domu. Koło budowli tej, otoczonej nieznanemi na ziemi krzewami, kręciły się jakieś twory — naogół mocno do ludzi podobne. Gucio zauważył, że istoty te — o ile były płci męskiej — poruszały się za pomocą skoków; natomiast chód niewiast, których widać było również kilka (musiała to być grupa jakichś robotników, pracujących w ogrodzie) był w przeciwieństwie do skoków mężczyzn ruchem pełzającopłynącym.

W miarę przybliżania się Gucia do istot księżycowych, zdziwienie lotnika rosło, gdyż widok jego osoby nie zdawał się robić na nich najmniejszego wrażenia. — Coś mi się ten księżyc i jego mieszkańcy wydają mocno z lotnikami i lotnictwem obeznani — kto wie nawet, czy się im mój „Spad" nie wydaje jakąś śmieszną archaiczną maszyną? — pomyślał Gucio, nie zbity z tropu.

W tem — do uszu jego dotarł cichy szum. Zaledwie zdążył podnieść głowę — dojrzał lądujący już helikopter — istne cudo techniki! Wykonany był całkowicie z jakiegoś złotego metalu (bliźniaczo podobnego do piasku na plaży), i nie posiadał wcale silnika.

Skoro tylko helikopter osiadł na ziemi księżycowej — z kabiny jego wyszła a raczej wyślizgnęła się pilotka, trzymając pod lewą pachą jakiś starannie owinięty pakunek!

Gucio dojrzał twarz o dziwnym, jasnozielonym kolorycie, otoczoną grzywą płowych i dosyć długich włosów i duże wyraziste oczy. — Ta „Księżycówka" ma dziwnie podbone oczy do Kuzynki Zosi" — pomyślał porucznik i podszedł do nieznajomej, chcąc coś mówić, choć sam nie wiedział co?

Miłe zdziwienie ogarnęło go, gdy księżycowa istota podeszła, lub ściślej mówiąc, podpłynęła do niego i wskazała mu ręką stojący nieopodal budynek, zapraszając tem do wejścia. Zrobiła to w najgłębszem milczeniu, uśmiechając się tylko ujmująco i pokazując w uśmiechu zamiast zębów dwa rzędy autentycznych pereł. — Kiedyż nareszcie przyjdzie czas, że kochankowie podziwiać będą w ustach swych kochanek dwa rzędy pereł, zamiast ohydnych psich kłów jak dotychczas — przemknęło przez głowę Guciowi. — tKo to powiedział, kto?? Aha! Anatol France! Widocznie był też kiedyś na księżycu — rozumował logicznie porucznik, idąc za damą i zachowując również dyplomatyczne milczenie, co nie przeszkadzało mu obserwować ją ukradkiem. Księżycowa istota była dość wysoka i posiadała nogi i to ładne — tylko chód jej był dziwaczny i zdawało się, że nie ma ona kości, gdyż ruchy jej miały wszelkie cechy pełzania.

Pilotka z księżyca wślizgnęła się do domu, popycając zlekka lotnika i zachęcając go ruchami do wejścia dalej. Minąwszy rodzaj westibulu, znaleźli się w dużej komnacie, podobnej do sali jadalnej.

Gucio, który teraz dopiero poczuł, jaki jest okropnie głodny, wyraził gestami, że pragnąłby coś zjeść i wypić. Istota z księżyca uśmiechnęła się i nacisnęła jakiś guziczek w ścianie, na co do pokoju wpłynęła jakaś służebna i jęła krzątać się koło stołu, położywszy na nim uprzednio z wielką ostrożnością paczkę którą pilotka miała pod pachą, wysiadając z helikopteru.

Ujrzawszy paczkę — lotniczka księżycowa zabrała się pośpiesznie do rozpakowania jej, czemu przyglądał się zaciekawiony Gucio, gdy wtem poznał z gniewem, że jest to... jego własna butelka wina Bordeaux, zostawiona niedawno na krześle przed nim przez panią Tosiową!!!

Otwarta flaszka zapachniała grzanem winem z korzeniami — i oburzenie jego wzrosło.

— To bardzo nieładnie, proszę pani, używać tak pięknego helikopteru na wykradanie lotnikom z Ziemi ich ulubionego napoju! Pozwoli pani, że zarekwiruję tę butelkę jako swoją niezaprzeczalną własność; gdyż poznaję nawet na etykiecie ślad palca mojej gospodyni — pani Tosiowej! — rzekł Gucio, biorąc energicznie flaszkę.

Wtem stała się rzecz niespodziewana: księżycowa istota błyskawicznym ruchem ręki oplotła ją niby wężem koło spornego przedmiotu, broniąc w ten sposób swego skarbu przed zaborczością Gucia, przyczem oczy jej poczęły ciskać istne błyskawice gniewu a włosy zjeżyły się na głowie, podobnie jak szerść u rozzłoszczonego psa!

— Co pani sobie myśli, Meduzo jedna — krzyknął rozwścieczony porucznik — że ja pozwolę — choćby na księżycu — zabierać moją własność??

Szarpnięta z całej siły przez Gucia butelka wyślizgnęła się z objęcia księżycowej lotniczki i spadła na kamienną posadzkę, rozbijając się z hałasem.

. . . .

. . . .

— Rany Boskie — co to pan oficer wyrabia — posłyszał Gucio głos pani Tosiowej — tyle dobrego wina na nic poszło!

Na podłodze obok fotela, przewróconego energicznym ruchem podczas sennego szamotania się, leżały szczątki filiżanki oraz stłuczona butelka Bordeaux, z której wyciekały strugą czerwone łzy żalu nad jej przedwczesnym końcem.

Nawpół oszołomiony Gucio sięgnął do kieszeni frencha, szukając rozpaczliwie wrzuconych tam niedawno ziarnek złotego piasku. Niestety — kieszeń nie zawierała nic poza chusteczką do nosa.

W ten sposób stracony został jedyny dowód rzeczowy, któryby zaświadczył o cudownym locie porucznika Gucia na księżyc.

Trzcińska-Kosterbina.



Polska.

Rekord polski w locie bezsilnikowym.

Dnia 2 listopada rb. został ustanowiony nowy rekord polski na czas utrzymania się w powietrzu na samolocie bezsilnikowym. Zdobywcą rekordu jest prezes Aeroklubu Akademickiego we Lwowie, pilot Grzeszczyk, który na szybowcu konstrukcji p. Czerwińskiego utrzymał się w powietrzu 2 godziny 11 minut i 5 sekund. Poprzedni rekord polski, będący w posiadaniu tegoż pilota, przedstawiał się nader skromnie: 4 minuty i 15 sekund. Rekord międzynarodowy (Niemcy) wynosi 14 godzin i 12 minut. M.

Przelot avionetki angielskiej przez Polskę.

Dnia 14 listopada rb. o godz. 8,15 wylądował we Lwowie angielski pilot cywilny Chesterton na samolocie de Haviland „Moth" w drodze z Czerniowic do Warszawy. O godz. 9,15 p. Chesterton wystartował w dalszą drogę przez Warszawę do Londynu. M.

Fundacja lotnicza im. Marszałka Piłsudskiego:

Fundacja lotnicza im. Marszałka Piłsudskiego, powstała z inicjatywy podoficerów formacji lotniczych dla budowy samolotu im. Marszałka Piłsudskiego przelana została na rzecz Komitetu budowy Instytutu Metalurgicznego na życzenie P. Marszałka. Suma zebrana na ten cel przez podoficerów lotnictwa wynosi 58 000 złotych.

Wizyta Generała Simowitcha.

Wybitny przedstawiciel lotnictwa Jugosławji, gen. Simowitch, który bawił w październiku w Warszawie wraz z małżonką, zwiedził dnia 10-go Polskie Zakłady Skody na Okęciu oraz Państwowe Zakłady Lotnicze w Warszawie. Dnia 11-go generał w towarzystwie szefa Dep. Aeronautyki, płk. Rayskiego zwiedził szkołę i składy lotnicze w Dęblinie, poczem fabrykę samolotów w Lublinie (Plage i Laśkiewicza). Dnia 12 października w towarzystwie szefa Wydz. Balonowego Dep. Aeronautyki, płk. Grabowskiego, gen. Simowitch zwiedził fabrykę spadochronów w Jabłonnie.

Specjalne zainteresowanie gen. wywołał doskonały samolot polskiej konstrukcji Puławskiego, który podobno przewyższe swemi zaletami najnowsze samoloty myśliwskie, francuskie, angielskie, włoskie i czeskie. Zainteresowanie to znalazło wyraz w zaproszeniu pilota oblatującego Państwowych Zakładów Lotniczych, kpt. Orlińskiego, do Belgradu na listopad celem zademonstrowania na miejscu zalet samolotu w locie.

Również polska produkcja silników lotniczych w Polskich Zakładach Skody i samolotów pasażerskich Fokker w Lublinie, wywołała wielkie zainteresowanie gen. Simowitcha.

Zakup Polskiego Fokkera przez Belgję.

Przed kilku dniami 3-silnikowy samolot pasażerski Fokker został odprowadzony drogą powietrzną do Belgji. Samolot wyprodukowany został na zamówienie belgijskich linji lotniczych przez fabrykę samolotów Plage i Laśkiewicz w Lublinie całkowicie z materjałów krajowych polskich.

Zmiany personalne w aeronautyce wojskowej.

I. Zastępca Szefa Departamentu Aeronautyki M. S. Wojsk. ppłk. pilot Jasiński objął stanowisko dowódcy III Grupy Aeronautycznej w Krakowie. Na jego miejsce mianowany został dypl. ppłk. pilot Kuźmiński.

Major pilot-obserwator Kubala po powrocie z urlopu obejmie stanowisko dowcy Dywizjonu lotniczego w 6 pułku lotniczym we Lwowie.

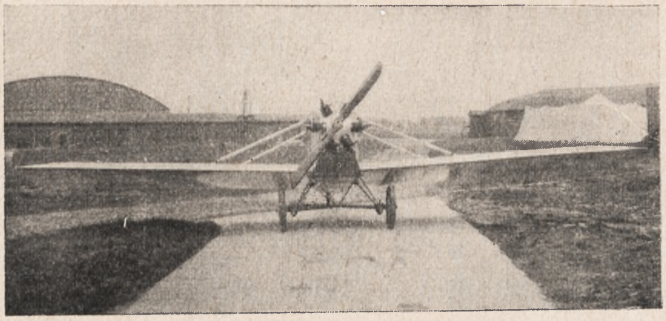
Konsolidacja Klubów Lotniczych.

Odbył się na zaproszenie Związku Aeroklubów Akademickich zjazd klubów lotniczych z całej Polski, na którym postanowiono utworzyć ogólnopolskie Zrzeszenie Klubów Lotniczych. Do Zrzeszenia przystąpił Związek Aeroklubów Akademickich, reprezentujący 6 klubów studenckich, oraz 5 innych klubów nieakademickich, istniejących w Warszawie Poznaniu, Katowicach, Lublinie i Białej. Do zarządu Zrzeszenia powołani zostali: prof. T. Pruszkowski, por.-pil. Krasicki, red. J. Osiński, dyr. Weber i J. Wędrychowski. Sekretarjat Zrzeszenia mieści się w Warszawie, Chmielna 27 m. 7.

Domy wypoczynkowe dla wojskowego personelu latającego.

Lekarze formacji lotniczych stwierdzili niejednokrotnie, że lotnictwo wymaga od personelu, który mu się poświęca, największego wysiłku nerwowego ze wszystkich broni, pomijając już nawet wypadki lotnicze, a biorąc pod uwagę tylko normalną służbę w powietrzu. Jeżeli uwzględnić nieu-

chronne wstrząsy nerwowe w czasie wypadków (z których nawett załoga wychodzi cało), cieżką służbę pilota myśliwskiego itd. należałoby otoczyć personel specjalną opieką; dać mu możność korzystania z dłuższych urlopów wypoczynkowych, a w razie wypadku lotniczego lub stwierdzonego przemęczenia, natychmiast umożliwić korzystanie z pomocy lekarskiej i należytego wypoczynku. W związku z powyższemi postulatami powstał projekt ufundowania lotniczych domów wypoczynkowych w miejscowościach klimatycznych bądź dla całego korpusu lotniczego, bądź też dla poszczególnych jednostek aeronautyki oddzielnie. Podstawą finansową zrealizowania projektu stanowićby mogło: 1. wydzielenie funduszu lotnictwa z ogólnych sum zbieranych w armji na cele domów wypoczynkowych, 2. zainicjowanie zbiórki na uzdrowisko im. mjr. Idzikowskiego, oraz 3. opodatkowanie się personelu lotniczego. M.



J. D. 2. Widok z przodu.

Anglja.

Sterowce R 100 i R 101.

Donoszą z Londynu, że dwa sterowce angielskie w październiku rozpoczęły próbne loty. Próby te, dokonywane w Anglji, potrwają około trzech miesięcy. Sterowiec R 101 odbędzie swoją pierwszą podróż do Indji, mając na swym pokładzie lorda Thomsona, sekretarza stanu przy Ministerstwie Lotnictwa.

Obrót pocztowy na angielskich linjach lotniczych.

Raport oficjalny dyrektora Poczt Angielskich stwierdza w porównaniu z 1927 r. zwiększenie się o 36 proc. obrotu pocztowego na linjach lotniczych. Szczególnie obrót pocztowy między Anglją i Niemcami, jak również między Anglją i Bassorą zwiększył się znacznie. M.

Rozwój lotnictwa sportowego i komunikacyjnego.

W roku 1928 wydano w Anglji 483 nowe dyplomy pilotom cywilnym i sportowym, co stanowi w porównaniu z r. 1927 wzrost o 100 proc. Trzynaście klubów sportowo-lotniczych liczy obecnie w Anglji 3 288 członków. Z tej liczby 473 osoby posiadają świadectwa politów, zaś 355 prawo lotów na samolotach klubów. Statystyka angielska wykazuje na dzień 21 grudnia 1928 r. 176 samolotów prywatnych, podczas gdy w roku 1927 było ich 110, a w roku 1926 tylko 58.

Towarzystwo „The national Flying Service" wysunęło w roku bieżącym wnioski, dotyczące ułatwień w wyszkoleniu lotniczem dla najszerszych warstw obywateli, oraz w sprawie rozbudowy lotnisk dla zaspokojenia szybko wzrastających potrzeb ruchu lotniczego. Ze statystyki za rok ubiegły wynika, że Anglja rozporządza narazie 77 lotniskami, z czego: 21 lotnisk publicznych, 7 klubowych, oraz 49 prywatnych.

Lotniczą komunikację z kontynentem utrzymuje w Anglji Tow. „Imperial Airways". W r. 1928 Towarzystwo to założyło stałą linję komunikacyjną do Indji Brytyjskich. Obecnie istnieje projekt połączenia metropolji z kolonjami w Afryce.

Poza wyżej wspomnianem Tow. „Imperial Airways" istnieje cały szereg innych prywatnych towarzystw żeglugi powietrznej, które utrzymują komunikację niestałą. Rozwój ich posuwa się szybko naprzód, a wysoko postawiona odpowiedzialność zyskuje im coraz szerszą klijentelę.

Co się tyczy innych krajów, wchodzących w skład Imperjum Brytyjskiego, najciekawsze są cyfry statystyczne, odnoszące się do Australji i Kanady.

W roku bieżącym Australja posiadała 178 pilotów cywilnych, 103 pilotów sportowych, 171 lotnisk i 122 samoloty prywatne.

W Kanadzie rozwój stałej komunikacji lotniczej wyraża się w r. 1928 ilością 2 728 414 mil przeleciianych przez samoloty komunikacyjne (w r. 1927 839 010 mil). Ilość lotów w r. 1928 — 75 285, w 1927 zaś 16 748. M.

Szwecja.

Donoszą ze Szwecji, że inżynier Hesschman dokonał ostatecznej próby, wynalezionego i skonstruowanego przez siebie silnika spalinowego, do którego użył oliwy jako paliwa. Szczegóły konst rukcji trzymane są w tajemnicy, chociaż wiadomo już, że patent na budowę nowego silnika został wykupiony przez kilka państw, i że zawiązały się liczne towarzystwa dla eksploatacji tego wynalazku, który zapewnia 50 proc. oszczędności paliwa i zmniejsza do minimum niebezpieczeństwo pożaru. M.

Francja.

W gabinecie ministra Aeronautyki, p. Laurent-Eynaca odbyła się konferencja, mająca na celu ustalenie programu poszukiwań i badań, dotyczących materjałów spalinowych, stosowanych w lotnictwie. W konferencji wzięli udział: dyrektor Wydziału przetworów ropnych oraz dyrektor służby techn. przy ministerstwie Aeronautyki. Konferencja miała na celu połączenie wysiłków dla wynalezienia materjału spalinowego, dającego gwarancję największego bezpieczeństwa w zastosowaniu do lotnictwa. M.

Italja.

Kwestja ćwiczenia rezerwist:w jest traktowana bardzo poważnie w Italji. Obecnie wydano rozporządzenie o tworzeniu przez większe miasta prowincjonalne eskadr ćwiczebnych dla pilotażu rezerwy. Piloci rezerwowi lataliby w dniach i godzinach najdogodniejszych dla nich. Ministerstwo Aeronautyki zamyśla również używać samoloty tu-

rystyczne dla ćwiczeń personelu pracującego w biurach. Prócz tego każdy oficer będzie miał prawo nabyć samolot za pół ceny i spłacać należność w ciągu czterech lat. M.

Hiszpanja.

Lotnicze linje sterowców nad Atlantykiem południowym.

Pertraktacje dra Eckenera ze Stanami Zjednoczonemi niepokoją Hiszpanję, która przy końcu 1928 roku odnowiła swój kontrakt opcji z Zeppelinem. Prace w porcie lotniczym Sewili rozpoczęte w 1928 roku postępują bardzo powoli. Zebrano zaledwie 4 miljony pesetów, co stanowi znikomą część potrzebnej sumy. Postanowiono zbudować 10 terenów do lądowania na brzegach afrykańskich i na wyspach przyległych, jak również w Ameryce; po zakończeniu budowy portu lotniczego w Sewili i Buenos Aires mają się odbyć próbne loty z Zeppelinem. M.

Holandja.

Prasa angielska żywo komentuje depesze z Batawji, które donoszą, że komunikacja lotnicza między Holandją a Indjami holenderskiemi zostanie przerwana 1 stycznia 1930 r., a to wskutek jakoby złego stanu lotnisk angielskich leżących wzdłuż tej linji. Dzienniki kolonjalne twierdzą, że lotniska te są zupełnie wystarczające dla samolotów angielskich i nie widzą racji, dla którejby Holandja nie mogła z nich korzystać. M.

Niemcy.

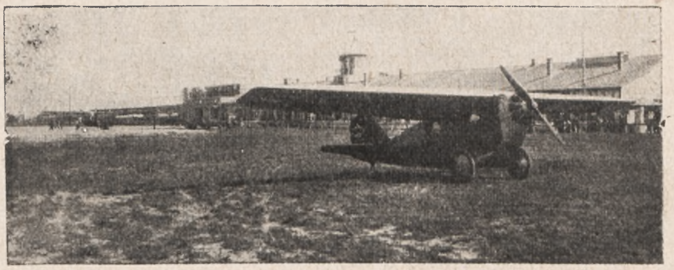
Prasa angielska donosi o próbie dokonanej przez Luft-Hansę, w celu ustalenia komunikacji pomiędzy Niemcami i Hiszpanją. Omawiając tę sprawę, dzienniki angielskie zaznaczają, że widocznie Luft-Hansa zamierza stworzyć w Sewilli końcowy port lotniczy na linji południowo-amerykańskiej, przechodzącej przez Wyspy Kanaryjskie, Przylądek Zielony i Fernando, do Noromho. Pomimo spóźnionej pory Luft-Hansa zamierza jeszcze w roku bieżącym odbyć próbne loty między Sewillą, Wyspami Kanaryjskiemi i nawet Przylądkiem Zielonym. Do tych lotów ma być użyty wodnosamolot Rohrbach-Romar. Przedłużenie linji aż do Brazylji nastąpi prawdopodobnie na wiosnę. M.

Sprawozdanie z działalności Luft-Hansy za r. 1928.

Jak wynika ze świeżo wydanego sprawozdania niemieckiego towarzystwa lotniczego „Deutsche Luft-HaHnsa" w Berlinie, w kwietniu roku bieżącego skreślono z preliminowanej subwencji rządowej dla Luft-Hansy na rok budżetowy 1929-30 około 50 proc. Rząd Rzeszy przyjął jednak zobowiązanie wypłacenia towarzystwu w latach 1930, 1931 i 1932 po 2 000 000 mk., które mają być zużyte na umorzenie pożyczek, zaciągniętych w celu rozszerzenia komunikacji lotniczej. Prócz tego zapewniona została pomoc rządu dla utrzymania europejskich linji lotniczych Luft-Hansy.

Na rozbudowę pozaeuropejskich linji towarzystwo zamierza zaciągnąć sześciomiljonową pożyczkę, która przy pomocy ministerstwa skarbu Rzeszy zostałaby zamortyzowana przez spłaty roczne w wysokości 550 000 mk.

W roku ubiegłym otrzymała Luft- Hansa subwencje od rządu, krajów związkowych i związków



Awjonetka Sekcji Lotniczej Studentów Politechniki Warszawskiej. Typ RWD2. Awjonetka ta odbyła niedawno rajd zagraniczny na trasie 5.000 km., a mianowicie Warszawa — Berlin — Paryż — Barcelona — Marsylja — Wenecja — Wiedeń — Warszawa.

samorządowych w łącznej wysokości 23,4 miljonów mk. Dochody towarzystwa wyniosły 8 350 000 mk. W porównaniu z r. 1927 subwencja nie uległy zmianie, natomiast dochody wzrosły o 1 250 000 mk. Rozchody Luft-Hansy pochłonęły ten zysk niemal całkowicie.

Bardzo interesujące jest zestawienie statystyki Luft-Hansy ze statystyką angielskiego tow. lotniczego „Imperial Airways":

	Luft-Hansa	Imperial Airways
Subwencje	23,4 milj. mk.	230 000 funt. szterl.
Dywidenda	—	7,5 proc.
Przeleciano	10 220 000 klm.	1 650 000
Przewiez. pasażerów	111 100	34 700
Przewiez. poczta	2 370 00 kg.	900 000 kg.

Jak wynika z powyższej tabeli, Luft-Hansa otrzymała w r. 1928 pięciokrotnie większą subwencję niż Imperial Airways. Ilość przebytych kilometrów jest w Niemczech 6 razy większa niż w Anglji. Natomiast ilość przewiezionych osób w Niemczech jest tylko 3 razy, poczty zaś 2,5 razy większa niż w Anglji. Należy tu uwzględnić fakt, że angielskie linje lotnicze — jako b. długie (do Egiptu, Indji itd.) — rentują się o wiele lepiej, niż krótkie linje Luft-Hansy, utrzymywane ze względu na subwencje krajów związkowych i samorządów M.

Czechosłowacja.

Lotniczy korpus doradczy.

Celem zwiększenia bezpieczeństwa lotniczego, szef Departamentu Lotnictwa Czechosłowacji zorganizował za zgodą Ministerstwa Obrony Narodowej t. zw. Korpus Doradczy, składający się z 10 oficerów ze wszystkich działów lotnictwa wojskowego. Zadaniem Korpusu jest zadanie wszelkiego rodzaju zagadnień bezpieczeństwa lotu. Korpus stanowi organ doradczy szefa Departamentu. M.

Z. S. S. R.

Propaganda lotnicza.

Propaganda lotnicza w Rosji Sowieckiej rozwija się intensywnie. Prezydjum Rady Centralnej Syndykatów Zawodowych postanowiło użyć 500 tysięcy rubli na budowę nowych samolotów. M.

Stany Zjednoczone Ameryki Północnej.

Próbny lot samolotu transp. Fokker.

Samolot transportowy typu Fokker odbył pierwszy lot próbny przy udziale publiczności. Samolot zaopatrzony jest w cztery silniki chłodzone powietrzem o sile 525 KM. każdy; samolot waży siedem ton i osiąga szybkość 275 KM. Pomieścić może 30 pasażerów i czterech ludzi załogi. Towarzystwo Fokker buduje pięć podobnych samolotów dla „Universal Airliness". M.

Przegląd pism lotniczych.

Komentarze do zawodów o puhar Schneidera.

Aeronautique Nr. 125.

Długi artykuł, zawierający techniczny opis maszyn, biorących udział w zawodach, autor H. B. rozpoczyna refleksjami, które mu się nasuwają pod wpływem wyszczególnienia właściwości wyżej wspomnianych samolotów. Autora niepokoją te olbrzymy, coraz trudniej odrywające się od powierzchni wody i wymagające nieraz aż 45 sekund do wystartowania. Szybkość osiągnięta jest niewspółmierna do zwiększonej wagi samolotu. Supermarine S. 6., który zwyciężył w tym roku, miał zaledwie o 16% większą szybkość niż Supermarine S. 5, zdobywca puharu w Wenecji w 1927 r. Szybkość tę uzyskano, zwiększając obciążenie z 135 kg. do 165 kg. na 1 m^2 powierzchni nośnej, przez zastosowanie silnika 1900 KM. Autor artykułu radzi, aby dla uniknięcia budowy takich drogich i niedających się zastosować praktycznie maszyn, wprowadzone zostały do regulaminu zawodów pewne ograniczenia techniczne, określające maximum wagi samolotu, stającego do zawodów.

M.

*

Szkic o zwrotności płatowców. Przez A. Volmerange. Autor stara się ująć w pewne określone ramy pojęcie o zwrotności samolotu. Pragnie on, aby pojęcie zwrotności nie było czemś przypadkowem, wyczutem przez tego lub innego pilota, lecz aby stanowiło niezaprzeczoną właściwość, którą każdy kierujący maszyną mógłby jednakowo stwierdzić. Volmerange nazywa zwrotnością łatwość z jaką samolot przechodzi z jednego normalnego pomalnego położenia lotu w drugie, przyczem wyłącza akrobacje i walkę powietrzną. Autorowi nie chodzi bynajmniej o stworzenie nowej „teorji zwrotności", lecz o to jedynie, aby zagadnienie tak ważne a traktowane dotychczas empirycznie, ściągać na tory bardziej realne. M.

*

Wytknięcie dróg lotniczych zapomocą lamp neonowych lub innych świateł. (Kapitan Mioche). Kapitan Mioche podaje wyniki badań prowadzonych na kilku większych linjach lotniczych w celu ustalenia wyższości światła neonowego nad innemi sposobami oświetlania dróg lotniczych. Dochodzi on do wniosku, że badania te były niedostateczne dla ustalenia przewagi lamp naonowych. M.

*

Tenże numer „Aeronautique" zawiera jeszcze artykuł o amortyzatorach „Vickers", krytykę zawodów lotniczych w La Baule, kilka danych o katapulcie na „Bremen" i to o autogire La Cierva C. 19, oraz opis samolotu Manboussin 10, który pobił cztery rekordy światowe avionetek.

M.

*

L'Aerophile Nr. 19—20.

Wstępny artykuł poświęcony jest zawodom w La Baule, zorganizowanym przez Aeroklub Francji. Autor broni organizatorów i twierdzi, że pragnęli oni zachęcić społeczeństwo do turyzmu na wodnosamolotach, jak również wykazać nowe zdobycze na polu lotnictwa morskiego. M.

*

Dalej następuje cały szereg osobistych wrażeń świadków zawodów o puhar Schneidera. Między innemi znajduje się krótki artykulik M. Lame o wzrastającej szybkości samolotów i tem samem o zwiększającem się niebezpieczeństwie lądowania i wodowania. Major Lame przewiduje, że rozwój samolotów upodobni je do pocisków i że tem samem samoloty poddadzą się prawom balistyki. Wywoła to konieczność zastosowania do wszystkich statków powietrznych cięższych od powietrza, napędu zbliżonego do systemu autogire lub helikopterów, który eliminowałby przy lądowaniu całkowicie lub częściowo szybkość w kierunku poziomym. Wobec tego powierzchnia nośna płatów zostałaby zmniejszona do minimum koniecznego dla zachowania równowagi i zdolności dowolnego kierowania aparatem w przestrzeni trójwymiarowej; natomiast siła nośna zostałaby powiększona przez śmigła helikopterowe lub autogire'owe, pozwalające na rozwinięcie wielkich szybkości w czasie lotu i dowolne zmniejszenie ch przy lądowaniu.

M.

*

Revue Aeronautque de France Nr. 10 umieszcza przegląd francuskich artykułów, tyczących się ciągle jeszcze zawodów o puhar Schneidera, — poświęca krótką wzmiankę zdobywcom nowego rekordu w locie w linji prostej, Costes'owi i Bellente'owi i podaje fotografję wraz z opisem samolotu rakietowego Oppel'a. Resztę numeru wypełnia część oficjalna Francuskiej Ligi Lotniczej.

Ukazały się: Nr. 61 Biuletynu Technicznego kaz dopuszczalnych błędów i odchyleń technicznych w konstrukcjach lotniczych.

Nr. 4. Le document Aeronautique, wydawanego przez Komitet Francuski Propagandy Lotniczej i omawiający cały szereg nowych konstrukcji lotniczych w różnych krajach. M.



Z działalności b. Klubu Pilotów Wojew. Śląskiego za rok 1929.

Klub Pilotów Woj. Śl. w roku 1929 zrealizował jeden z najważniejszych swoich punktów programu t. j. uruchomienie 1-go kursu teoretycznego i praktycznego kursu pilotażu. Z wiosną b. r. Klub przy pomocy materjalnej ofiarnych pracowników D. K. P. otworzył 1-szy teoretyczny kurs lotniczy, na który uczęszczało 50 frekwentantów, z których 42 kurs ukończyło. Kurs trwał około 3-ch miesięcy. Z końcem maja Klub uruchamia szkolenie praktyczne, które trwało do dnia 31 listopada b. r. W tymże czasie na 14 szkolących się, kurs praktyczny ukończyło 9-ciu, reszta odpadła jako nienadających się. Podczas szkolenia wykonano około 1500 lotów w czasie 146 godzin. Jeśli się zważy nader ciężkie warunki lokalne, w jakich Klub musiał pracować (inne kluby miały bezpośrednią pomoc techniczną władz wojskowych lub L. O. P. P.), to jest to efekt pracy zupełnie zadawalniający. 9-ciu wyszkolonych pilotów dla Śląska, pierwszych pilotów ziemi śląskiej, już będzie mogło w następnym roku reprezentować barwy ziemi śląskiej, bądź to na konkursie awionetek czy też rajdzie poł.-zach. Polski. Klub nie ograniczył się jedynie do szkolenia młodych pilotów, poza szkoleniem była czynna sekcja starych pilotów, w której dokonano kilkadziesiąt lotów treningowych. Jeśli chodzi o propagandę, to Klub dokonał szereg lotów propagandowych, między innemi z ważniejszych lotów, w których samoloty Klubu brały udział, były popisy pożarniczo-gazowe w Mysłowicach, poświęcenie płyty kamiennej ku czci ś. p. mjr. Idzikowskiego, święto 10-lecia oswobodzenia Śląska i t. d. Udział Klubu w imprezach ograniczony był w locie poł.-zach. Polski do organizacji raidu na lotnisku w Katowicach, zaś w czasie Tygodnia . O. P. P. do urządzenia i zorganizowania popisów lotniczych ataku i obrony przeciwgazowej. Tak w krótkim zarysie przedstawiały się pozytywne prace Klubu.

W roku 1929 Zarząd Klubu odbył zgórą 20 posiedzeń, na których były omawiane aktualne sprawy i zagadnienia lotnictwa sportowego na Śląsku. Pozatem odbyło się jedno Walne Zgromadzenie informacyjne dla wszystkich członków i publiczności. Pod koniec roku w listopadzie odbyło się Walne Zebranie Klubu Pilotów, na którem w pierwszym rzędzie uchwalono zmianę nazwy Klubu Pilotów na Śląski Klub Lotniczy, w myśl ogólnie przyjętych norm organizacyjnych w całej Polsce. W związku z tem uczyniono poprawkę statutu w sensie tym, iż obecnie członkiem Śląskiego Klubu może zostać każdy obywatel, wprowadzony przez dwu członków Klubu. Tak więc ramy Śląskiego Klubu zostały szeroko otwarte dla społeczeństwa śląskiego, interesującego się lotnictwem sportowem. Walne Zebranie Klubu Pilotów udzieliło absolutorjum staremu Zarządowi, wybierając nowy, w skład którego weszli jako prezes: Inż. M. Przybylski, pułk. dypl. w. z. s. dyrektor Huty Falvy; członkowie: Inż. Barcikowski, Dr. Gaszyn, Dyr. Markwitz, inż. Paczkowski z D. K. P., inż. Rzytki i inż. Stachulla; zastępcy: Inż. Daszewski, por. pil. rez. Kohut, Hugo Wolf i p. H. Zapora.

Rok 1930 stawia Śląski Klub wobec poważnego zadania, jakim będzie trening i właściwy sport wyszkolonych już pilotów. W tym wypadku jak zwykle przyszli z pomocą ofiarni pracownicy D. K. P. na czele z p. inż. Dyr. Niebieszczańskim, którzy uchwalili zakupić dwie maszyny sportowe (awionetki) typu R. W. D. 3, na których będą sportować nasi piloci. Ilość zakupionych maszyn nie będzie wktótce odpowiadać zapotrzebowaniu, ze względu na stosunkowo dużą ilość pilotów sportowych, a zwłaszcza jeżeli się zważy, że w 1930 roku przybędzie Klubowi znowu pokaźna ilość pilotów sportowych. Dlatego już dziś należy wszcząć odpowiednią akcję i apelować do społeczeństwa śląskiego, aby na równi z innemi miastami Polski, miasto Katowice, wreszcie cały Śląsk już w najbliższym czasie zdobył się na zakupienie 1-ej awionetki ziemi śląskiej dla swoich pilotów, jak to już miało miejsce w innych miastach Polski. Awionetka ta powinna nosić miano n. p. Śląsk — lub Katowice, wreszcie możnaby ochrzcić tak popularnem mianem w gwarze ludowej Śląska „Pieron", na której barwy Śląska byłyby reprezentowane w czasie raidów czy innych imprez sportowych. Na specjalną wzmian-

k zasługuje przemysł śląski, który napewno nie pozostanie dłużnym w ogólnej akcji zakupu 1-ej awionetki dla Śląska. Ciężki przemysł niewątpliwie zdobędzie się sam, jeżeli już nie na zakupienie kilku, to przynajmniej jednej awionetki. Wreszcie byłby czas, aby, mając wszystko w przemyśle śląskim, co potrzebnem jest do budowy samolotu, pomyśleć o dalszej pracy konstrukcyjnej i budowie awionetek własnych własnymi siłami i środkami. Pracy Śląski Klub czeka wiele, jednak aby wykonać ją, trzeba przedewszystkiem zrozumienia wszystkich czynników zainteresowanych lotnictwem sportowem. Jedynie w zrozumieniu wszystkich, przy wspólnych siłach i wysiłkach całego społeczeństwa śląskiego, pracy tej będzie można podołać, wtedy z pewnością Śląsk w krótkim czasie stanie na wysokości zadania, stając w pierwszym rzędzie w ogólno-państwowej organizacji lotnictwa sportowego.

Śląski Klub Lotniczy, rozpoczynając trzeci rok pracy, powinien stać się pupilem całego społeczeństwa. Powinniśmy być dumni, iż Śląsk, który pod względem sportowym przoduje Polsce, w tymże roku zwróci jeszcze więcej oczy na sport lotniczy. Mając szereg dowodów sympatji i ofiarność tutejszego społeczeństwa, za które to dowody należy jak najserdeczniej podziękować, należy się spodziewać, że i w tym roku Śląski Klub Lotniczy spotka się z jak najszerszem poparciem, przez co idea silnego lotnictwa, tego jednego z największych zagadnień bytu państwowego, znajdzie szybszą realizację.

St. P.

Trzeci Zjazd Klubów Lotniczych w Warszawie.

Dnia 7. XII. 1929 odbył się w Warszawie 3-ci Zjazd Klubów Lotniczych. Za stołem prezydjalnym zasiedli jako przewodniczący p. p. inż. Rudziński, wiceprezes Z. Gł. L. O. P. P. mjr. pil. dypl. Kwieciński i kpt. pil. Dr. Halewski (del. Kom L. Sport.). Z ramienia Zrzeszenia przybyli: prof. Pruszkowski (prezes), red. Osiński (sekretarz); delegaci Klubów: A. A. Warszawa: inż. Rogalski, inż. Rychter; A. A. Kraków: Ekielski; A. A. Lwów: Grzeszczych, Łopatnicki; A. A. Poznań: mjr. pil. inż. Wojtarowicz, A. A. Wilno: Rojecki, Kłosówna; P. W. S. Biała Podlaska; Lublin: inż. Różański; Katowice: Dr. Gaszyn i red. Pięta; Klub stołeczny: Dyr. inż. Weber; A. St. Gdańsk: Płoszek; Z. Gł. A. A. K.: Wędrychowski, Grzyżewski; Łódź: formalnie zgłoszony, jednak nie zarejestrowany; Wlkp. Klub Lot. nie wysłał delegata.

Obrady zjazdu rozpoczęły się o godz. 16.30. Po powitaniu delegatów przez przewodniczącego, zabrał głos mjr. pil. Kwieciński, który w rzeczowy i wyczerpujący sposób nakreślił program Kom. Lot. Sport. Z kolei zabrał głos kpt. Dr. Halewski, który przedstawił w ogólnych zarysach budżet Kom. Lot. Sport. na rok 1930/31. Po ogólnej dyskusji nad poszczególnymi punktami programu dziennego obrady zakończono.

O godz. 21 w lokalu Stołeczn. Kom. L. O. P. P. odbyła się wspólna herbatka zaproszonych delegatów, która wśród miłego nastroju przeciągnęła się do późnego wieczoru.

Szczegółowy przebieg obrad podamy w następnym numerze.



Wydawca: Klub Pilotów Województwa Śląskiego w Katowicach. — Odpowiedzialny redaktor: St. Pięta — Katowice.
Tłoczono w Drukarni Śląskiej, sp. z ogranicz. odpow. w Katowicach.